

Les Congolâtres

Bulletin philatélique bimestriel
diffusé GRATUITEMENT par email sous PDF
Février – avril – juin – août – octobre - décembre

NUMERO 20 - Février 2016



Collection privée

Compagnie des Chemins de Fer du Congo (C.C.F.C.)
Compagnie des Chemins de Fer Matadi-Léopoldville (C.F.M.L.)

COMITE DE REDACTION



Jean Herreweghe



Gerald Marriner



Thomas Lindekens



Luc Vander Marcken



Philippe Lindekens

Tous les bulletins sont disponibles sur: all bulletins available on: alle tijdschriften zijn beschikbaar op:
www.philafrica.be/CONGOLATRES

SOMMAIRE

- Compagnie des Chemins de Fer du Congo (C.C.F.C.) /
Compagnie des Chemins de Fer Matadi – Léopoldville
(C.F.M.L.)

Jean Herreweghe page 3-55

EDITORIAL

Chers lecteurs,

Cet article sur le Chemin de Fer du Congo termine notre étude des compagnies ferroviaires de notre ancienne colonie. Aucune mise à jour complète n'a été faite depuis la parution en 1962 du livre de Jean Du Four: cinquante ans d'histoire postale. Certaines compagnies possèdent leurs colis-postaux mais elles sont toutes intéressantes pour leurs oblitérations et courrier. Vous pouvez retrouver les autres compagnies dans nos précédents numéros.

Bonne lecture.

Dear readers,

This article about the Congo railway completed our study of the railway companies of our former colony. No complete update has been made since the publication in 1962 of the book by Jean Du Four: cinquante ans d'histoire postale. Some companies have their parcelposts but all are interesting for their postmarks and mail. You can find information about other companies in our previous bulletins.

Good reading.

Geachte lezers,

Dit artikel over de "Chemin De Fer du Congo - C.F.C." beëindigt onze studie over de spoorwegmaatschappijen van onze voormalige Congolese kolonie. Geen uitgebreide update werd tot heden gedaan sinds de uitgave in 1962 van het boek van Jean Du Four "Vijftig jaren postgeschiedenis".

Sommige maatschappijen hadden hun eigen postpakketten maar alle zijn interessant voor hun afstempelingen en briefwisselingen. U kunt de andere spoorwegmaatschappijen terugvinden in onze vorige nummers.

Veel leesgenot.

Compagnie des Chemin de Fer du Congo (C.C.F.C.) / Compagnie des Chemins de Fer Matadi-Léopoldville (C.F.M.L.)

Par Jean Herreweghe

1. La Compagnie - Historique

Le chemin de fer Matadi-Léopoldville (1887-1898). (A.B. Ergo)



Lorsqu'on évoque les grands chantiers des ingénieurs au 19^{ème} siècle on pense généralement aux canaux de Suez et de Panama, aux tramways du Caire, à la tour Eiffel ou à la cité Héliopolis d'Empain. Il y eut cependant d'autres travaux d'envergure où les ingénieurs belges se mirent particulièrement en évidence ne fussent que les chemins de fer de Chine, l'industrialisation de la Russie, les constructions métalliques en Amérique du Sud et les aides apportées à la sidérurgie et aux verreries des États Unis.



On entendra rarement citer la construction, dans les conditions environnementales de l'époque, du chemin de fer de Matadi à Léopoldville, la première ligne ferroviaire en Afrique centrale, sinon pour souligner, de manière exagérée, le nombre de morts qu'a coûté cette réalisation.



La liaison entre le Bas et le Haut Congo était impossible par le fleuve, non navigable sur les 398 kilomètres séparant le Stanley Pool de la mer, sauf sur quelques biefs. L'idée de canaliser le fleuve fut étudiée mais vite abandonnée suite à l'accès difficile aux berges, à la largeur variable du cours du fleuve, à la vitesse considérable des eaux et au débit à l'époque des crues (70.000 m³ par seconde). Toutes les marchandises arrivant d'Europe devaient être divisées en charges de

30-35 Kg et transportées vers les Haut Congo par des caravanes de porteurs. Travail épuisant à cause de la succession ininterrompue de collines et de vallées profondes ; travail lent, coûteux en argent et, ce qui est plus grave, également coûteux en vies humaines.

Les Congolâtres

L'idée de construire un chemin de fer vient de Stanley, qui préconise de construire deux lignes reliant le bief navigable au départ du Stanley Pool d'une part et de Matadi d'autre part.

Le roi, séduit par l'idée, envoie néanmoins à ses frais, une mission appelée mission Zboinski du nom de l'ingénieur belge qui la dirigeait, mission dont l'objectif est de définir le meilleur tracé d'un éventuel chemin de fer entre le Stanley Pool et Matadi et d'évaluer le coût de celui-ci. Après 7 mois de travail sur le terrain, la mission rentre en Belgique, présente le tracé direct d'un chemin de fer entre les deux lieux dits et évalue le coût des travaux à 15 millions de francs. La solution préconisée s'écartant de l'idée de Stanley, le roi décide d'envoyer une seconde mission conduite par le lieutenant Van De Velde et par l'ingénieur Petit-Bois pour contrôler et confirmer le travail de Zboinski.

Sans attendre les conclusions de cette nouvelle mission, le roi surprend tout le monde en donnant la concession du chemin de fer du Congo au Syndicat de Manchester (où Stanley est administrateur), Syndicat qui est prêt à investir 25 millions dans la construction immédiate et l'exploitation d'une compagnie qu'il appellera « Congo Railway Co ».

Il faut ouvrir ici une petite parenthèse pour bien situer le problème dans l'environnement congolais de l'époque. Il y a en 1885, 255 expatriés dont environ 120 Belges, employés dans l'administration (20%) ; dans l'armée (50%) qui fixe les frontières, explore les régions inconnues (cartographie) et effectue la triangulation du pays ou crée des postes ; dans les missions (10%) ; le reste étant des mécaniciens, des marins, des ingénieurs, des agronomes, des comptables, des magistrats ou des médecins. Les routes n'existent pas, les rivières et une quinzaine de petits steamer de 20 m de long, dont les chaudières marchent au bois, servent à se déplacer dans le Haut Congo ; des pirogues sont utilisées quand le niveau d'eau est trop faible. Les maladies tropicales sont méconnues et sévissent : âge moyen des expatriés (30 ans), âge moyen des expatriés décédés sur place : 30 ans.

Un jeune aide de camp du roi, le capitaine Thys, s'insurge contre cette décision car il comprend très vite qu'elle signifie l'emprise des Anglais sur toute l'économie future du Congo puisque la charte de concession accorde à la société un droit de police sur la voie ferrée et sur une large bande de terrain de chaque côté du tracé. « Il n'y a rien, Sire, que les Anglais soient capables de faire, que les Belges ne puissent faire aussi bien, si pas mieux. »

Le roi est agacé par cette résistance d'autant plus qu'il est certain qu'aucune banque belge ne supporterait un tel projet, mais il est intéressé par l'audace et la détermination du jeune officier et fini par lui dire : « Essayez » !

Thys bénéficiera de trois aides essentielles : celle d'hommes d'affaires (Adolphe de Roubaix et Jules Orban), celle de la jeune SBII (Société Belge des Ingénieurs et des Industriels) et celle de quelques amis qui monteront des cycles de conférences pour trouver des fonds. Le roi, impressionné par cet enthousiasme, se dégage des promesses faites aux Anglais. En octobre 1886, une centaine de souscripteurs créent la CCCI (Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie) avec laquelle l'État Indépendant du Congo signe une convention le 26 mars 1887 par laquelle il cède à cette compagnie : l'étude du chemin de fer et l'option pour sa construction et son exploitation durant 99 ans.

Dès cet instant, la construction du chemin de fer du Congo entre dans sa phase belge.

Le 8 mai 1887, une première équipe d'ingénieurs chevronnés quitte la Belgique (Gilmont, Vauthier, Dupont, Lambotte, Liebrecht) suivie un mois plus tard par une équipe de jeunes ingénieurs conduite par Charmanne et en avril 1888 par un troisième contingent.



Le lieutenant-colonel ALBERT THYS.

Les Congolâtres



Les membres de la première expédition d'études du chemin de fer du Bas Congo. Les ingénieurs.

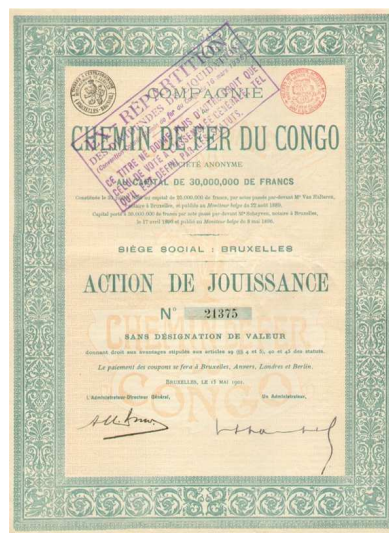
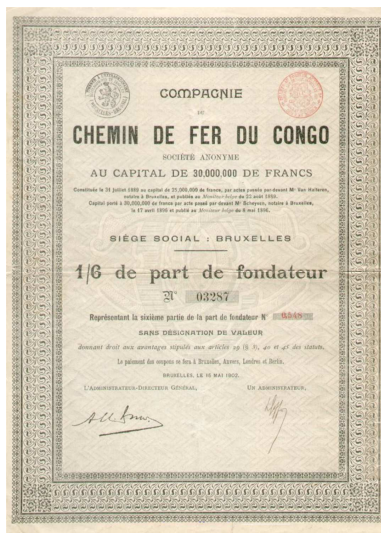
De gauche à droite, assis : Thys et Cambier.

Au second rang : Romberg, Dupont, Gilmont, Vauthier, Liebrecht, Lambotte et Demeuse. Dans l'arbre : Baert

L'ingénieur chef de brigade Gilmont, chargé des études tachéométriques mourra, sur le chantier, le 5 janvier 1888. Quelques mois plus tard, l'expédition des études rentre à Bruxelles et y publie les résultats techniques de la mission dont les conclusions résumées sont :

- la construction d'une voie ferrée est possible ;
- le coût estimé des travaux est de 25 millions de francs ;
- un trafic rentable est assuré sur cette ligne.

Le 31 juillet 1888 est créée la Compagnie des Chemins de Fer du Congo avec un capital de 25 millions de francs souscrit par l'Etat belge (2000 actions de 500Fr.) et par le public (3000 actions de 500Fr.)

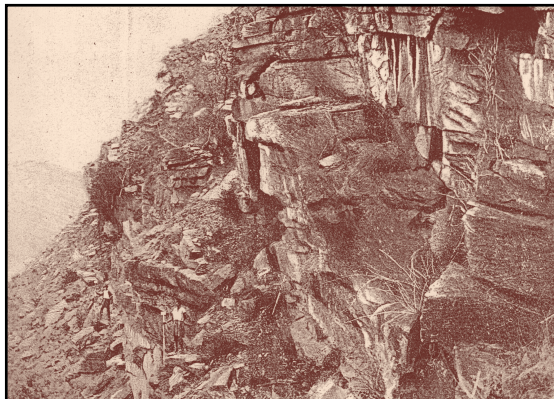


Collection de l'auteur

Le premier chef de chantier sera l'ingénieur Charmanne originaire d'Yves-Gomezée, diplômé de Louvain et choisi pour son expérience dans les chemins de fer belge et tunisien. Sa tâche est d'installer les premiers campements au départ de la ligne, d'édifier les premières constructions et ateliers, d'organiser les différents services, d'imaginer et de créer de toutes pièces une gare de formation et un port, de former les équipes de travailleurs. Il devra résoudre également les premières difficultés de construction de la ligne et quelles difficultés !

Les Congolâtres

Le premier coup de pioche est donné le 13 mars 1890. La ligne commence à la cote 26 au dessus du niveau de la mer et longe le fleuve sur 4 kilomètres faciles pour atteindre la cote 62 au confluent de la Pozo. Elle doit gravir pour cela un éperon rocheux qui s'avance en promontoire dans le fleuve jusqu'à l'endroit où elle entre dans la vallée du ravin Léopold sur le revers du contrefort ; franchir un pont de 20 mètres de long à construire avant de poursuivre sur une corniche à tailler dans le roc à coups d'explosifs, en flanc de colline, à une trentaine de mètres au dessus du fleuve.



Établissement de la corniche



Pendant ce temps, des brigades d'attaque doivent déjà travailler en amont.

Il faudra 2 années entières pour vaincre les huit premiers kilomètres et lorsque Thys visitera pour la quatrième fois le chantier, le mont Palabala (Km 17) qui vient d'être vaincu, n'est que remblais, tranchées, lacets, ponts et ponceaux. Pour réduire les terrassements et avancer plus vite, les ingénieurs choisissent pour la ligne un espacement de 0,785 m entre les bourrelets, mais surtout des rampes de 4,5% et des rayons de courbure de 50 mètres, du jamais osé à l'époque.



Le faible écartement des voies et l'importance des travaux de déblais

À la difficulté technique du travail s'ajoutent également les conditions éprouvantes du milieu. Entre novembre 1891 et février 1892, le chantier perd 17% de ses effectifs asiatiques, africains de l'ouest et européens. Chez ces derniers la mortalité passe à 12%, 2/3 des engagés doivent rentrer en Europe après quelques mois et 20% à peine achèvent leur terme de deux ans. Les nouveaux camps établis par les brigades d'attaque portent d'ailleurs des noms évocateurs : camp de la misère, camp de la désespérance, camp de la mort. L'entreprise paraissait tellement téméraire que les rares visiteurs de passage affirmaient de manière péremptoire : ils n'y arriveront jamais !

Les Congolâtres

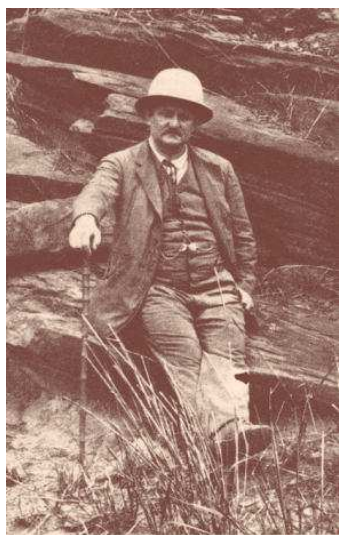
Charmanne comprend très vite qu'il faut améliorer rapidement les conditions de travail et d'hygiène, aider les malades, améliorer la nourriture et réprimer le cafard. Le comte d'Ursel, actionnaire et administrateur de la compagnie, se penche sur le problème : on crée un hôpital à Kikanda, avec plusieurs médecins et sa gestion est donnée aux Sœurs de la Charité de Gand (les premières européennes à venir au Congo où elles perdront 1/5 de leurs trente religieuses) .

Pour incorporer de la viande fraîche dans les rations, on crée un élevage à l'île Mateba dirigé notamment par l'ingénieur agronome Hallet diplômé de Gembloux. Pour le moral, on fait venir des prêtres du diocèse de Gand qui créeront une mission, une bibliothèque (plus de 2000 livres), une caisse d'épargne etc. Un journal (*Le petit Congolais*), le premier du Congo, est même créé et vendu au profit des familles des victimes. On n'insistera jamais assez sur l'impact de ces mesures qui vont faire descendre la mortalité à moins de 5%. Néanmoins, les travaux avancent lentement, plus lentement que les moins bonnes prévisions, malgré les prouesses des terrassiers sénégalais qui déplaçaient 8 m³ de terrassement par jour. Il faut atteindre, par de nombreux lacets, la cote 784m au Mont de Sona Gongo dans les Monts de Cristal et ce n'est qu'après 4 pénibles années de travail qu'on parvient à sortir des très grosses difficultés.



Les 2 prêtres et les 10 premières religieuses de Gand arrivés pour l'hôpital de la compagnie à Kikanda.

Mais il est malaisé d'imaginer aujourd'hui l'ambiance « morale » dans laquelle baigne cette aventure de techniciens ; l'hostilité mesquine, primaire, hargneuse provoquée dans une grande partie de la population de la métropole, les campagnes de calomnies cruelles que suscite cette entreprise, la méchanceté gratuite de certains hommes politiques, l'inertie coupable des uns et la réelle volonté de nuire des autres. Ce ne fut pas moins lourd à supporter que les difficultés techniques et que le climat d'enfer.



Thys lors d'un séjour sur place.

Les difficultés financières qui surviennent poussent la Chambre belge, le 27 juin 1893, à accorder un prêt de 5 millions à la C.C.F.C., prêt qu'elle conditionne à l'envoi d'une commission d'enquête gouvernementale composée des ingénieurs Francken, Huet et Claes et du géologue Cornet. Cette commission rend hommage aux ingénieurs et aux travailleurs de la ligne dont elle prévoit la finition vers le début du 20^e siècle.

Fin 1893, au 5^e voyage de Thys, le chemin de fer atteint Kenge da Lemba et sa construction avance de manière plus soutenue. Le directeur Charmanne démissionne et remet la direction à l'ingénieur Goffin qui va accélérer le travail en instaurant un système de primes.

Fin mars 1896 on atteint Tumba, point médian de la ligne ; la Chambre des représentants souscrit à une augmentation du capital de la C.C.C.F. de 5 millions et donne son aval à l'émission d'obligations pour un montant de 10 millions.

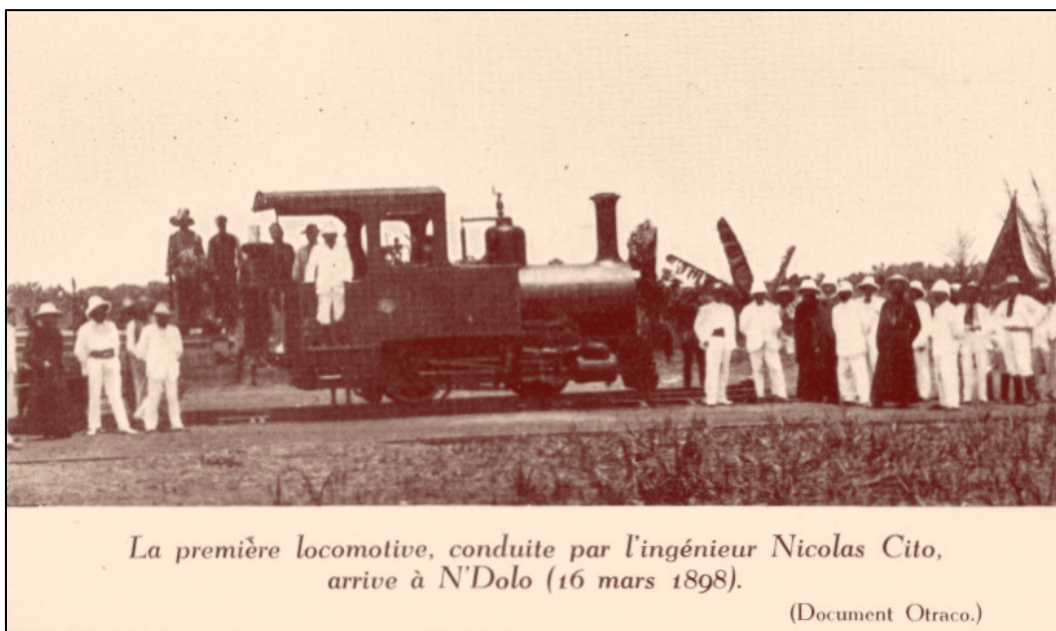
En juin 1897, le rail arrive à la ligne de crête qui sépare les bassins de l'Inkisi et du Stanley pool, mais des pluies torrentielles qui s'abattent sur le tronçon Tumba Inkisi, provoquent des éboulements qui obstruent les aqueducs en créant un surplus de travaux. Il faudra encore passer le plateau de Tampa puis descendre dans la pittoresque vallée de la Lukaya avant d'atteindre Léopoldville. 140 ponts au total dont une dizaine de plus de 50 m ont dû être construits.

À la sixième visite de Thys en novembre 1897, on est très près du Pool qui sera atteint en janvier 1898 par l'ingénieur Paulissen. Les 23 derniers des 398 kilomètres sont posés en un temps record et le 16 mars 1898, deux ans avant la date prévue par la commission d'experts, l'ingénieur luxembourgeois Cito, conduisant lui-même la locomotive Garatt ornée des drapeaux de l'EIC et de la Belgique, rejoint l'extrémité de la ligne où l'attendaient émus, le commissaire de district Costermans et ses officiers, l'évêque de Brazzaville Monseigneur Agouard, le docteur Villa consul d'Italie, Gaillard le résident français à Brazzaville, le directeur des factoreries hollandaises Greshoff, des directeurs d'entreprises, des missionnaires, des ingénieurs et des travailleurs de la voie, et la plupart des habitants de Léopoldville et de Kinshasa médusés.



*Mise en place du pont sur l'Inkisi
Longueur 100 mètres, poids 400 tonnes. Année 1897.*

Le canon tonne, les tam-tams résonnent, qui ont compris que le portage était définitivement terminé. Moment d'intense émotion quand les travailleurs entonnent une marseillaise modifiée : « Allons enfants de Congolie, le jour de gloire est arrivé ... » !



*La première locomotive, conduite par l'ingénieur Nicolas Cito,
arrive à N'Dolo (16 mars 1898).*

(Document Otraco.)

Ce n'est que le 28 mars, dans son petit bureau de la Chaussée de Charleroi à Bruxelles, que Thys recevra le message laconique suivant : « Stanley Pool le 16 mars 1898. La locomotive est arrivée aujourd'hui à Dolo. Goffin ».

Une littérature d'ingénieur, pas de grands mots pour clôturer un immense travail. Les Cataractes sont vaincues après 4 siècles de tentatives ; l'Afrique centrale est reliée au reste du monde.

Il informera le roi puis le premier ministre Beirnaert qui lui enverra par retour de courrier un seul mot : merci !

Les ingénieurs bouclent déjà leurs malles et descendront en deux étapes à Matadi par le premier convoi.

Pour la plupart ils vont essaimer dans le monde sur d'autres chantiers, vers d'autres défis ; la Chine, avec le chemin de fer de Shansi et la liaison Hankow Pékin, Sao Paulo, les Philippines, le Japon, les États Unis, le Siam furent autant de nouvelles destinations. Charmanne deviendra diplomate, d'autres à l'instar de Thys créeront de nouveaux empires industriels comme l'ingénieur agronome Hallet en Indonésie et le conducteur de travaux hollandais Biermans au Canada. Les autres, Goffin, Cito, Espanet, Cerkel, Paulissen, Bergier, Adam, Lecherf, Lemmelyn continueront leur activité d'ingénieur, exaltant mais parfois terrible métier d'hommes en pensant souvent à ceux des leurs qu'ils ont enterrés en terre congolaise : Gilmont, Glaesener, Cote, Margery, Bastin, Tack.

Il faut encore inaugurer la ligne qui, terminée, n'a presque plus d'ennemis en métropole. Tout le monde veut être présent à l'inauguration ; la plupart seront déçus. Il n'y aura que 65 places disponibles pour les invités sur le navire et 28 de celles-ci seront offertes à des journalistes dont Ray Nyst du journal *Le Soir*. Thys a compris que cet événement devait devenir une opération de marketing pour attirer des investisseurs. Une vignette sera éditée pour l'occasion (voir *Congolâtres* n° 3 – avril 2013).



Collection de l'auteur

Nothomb écrira à cette occasion : « Je vois avec une réelle satisfaction qu'il ne viendra aucune ganache parasite vous disputer la gloire d'inaugurer la ligne. Vous l'avez créée, vous seul devez et pouvez lui marquer sa première page historique dans le grand livre de la civilisation humaine ».

Du 25 juin au 7 juillet 1898, dans une longue et unique cérémonie, on célèbre deux victoires concomitantes : la fin du portage à travers les Monts de Cristal et la réalisation du chemin de fer qui libère de cette charge les populations du Bas Congo. Un autre journaliste présent à cette inauguration écrira : « ... contrainte par une imposante volonté humaine, la civilisation, par ici s'est insinuée, s'est faufilée jusqu'au Pool, suivant ce sentier rechignant, ce semblant de route tortueusement périlleux, cette rampe de calvaire, cette informe voie de communication, ce symbolique Chemin de gloire. »



Treize années après la création de l'État Indépendant du Congo, les Belges auront doté celui-ci d'un chemin de fer.

Aucune autre colonie au monde n'a eu, si rapidement, un tel privilège. Le coût total humain reste malgré tout effrayant: 132 Européens et plus de 1.800 Africains et Asiatiques (5.500 morts selon certains). Ce qui fit dire un temps que "sous chaque traverse reposait un homme" mais le portage, ce travail harassant et pénible, prend enfin fin.

Monument élevé pour célébrer la fin du portage, Mpozo – km 8.

La nouvelle voie (1923- 1932).

L'écartement choisi au départ était de 0 m 765. Le petit écartement limitait forcément la vitesse et le tonnage. Cependant, tel quel, ce chemin de fer permit à l'économie congolaise de « démarrer » mais, dès 1922, année où le trafic atteignit 134.000 tonnes, il fallut envisager son remplacement par une ligne à plus forte capacité.

Une mission d'études détermina un nouveau tracé, plus court (366 km au lieu de 388 km) et présentant un profil en long beaucoup plus favorable avec des pentes de voie moins fortes. La construction de la nouvelle ligne fut commencée le 3 octobre 1923.

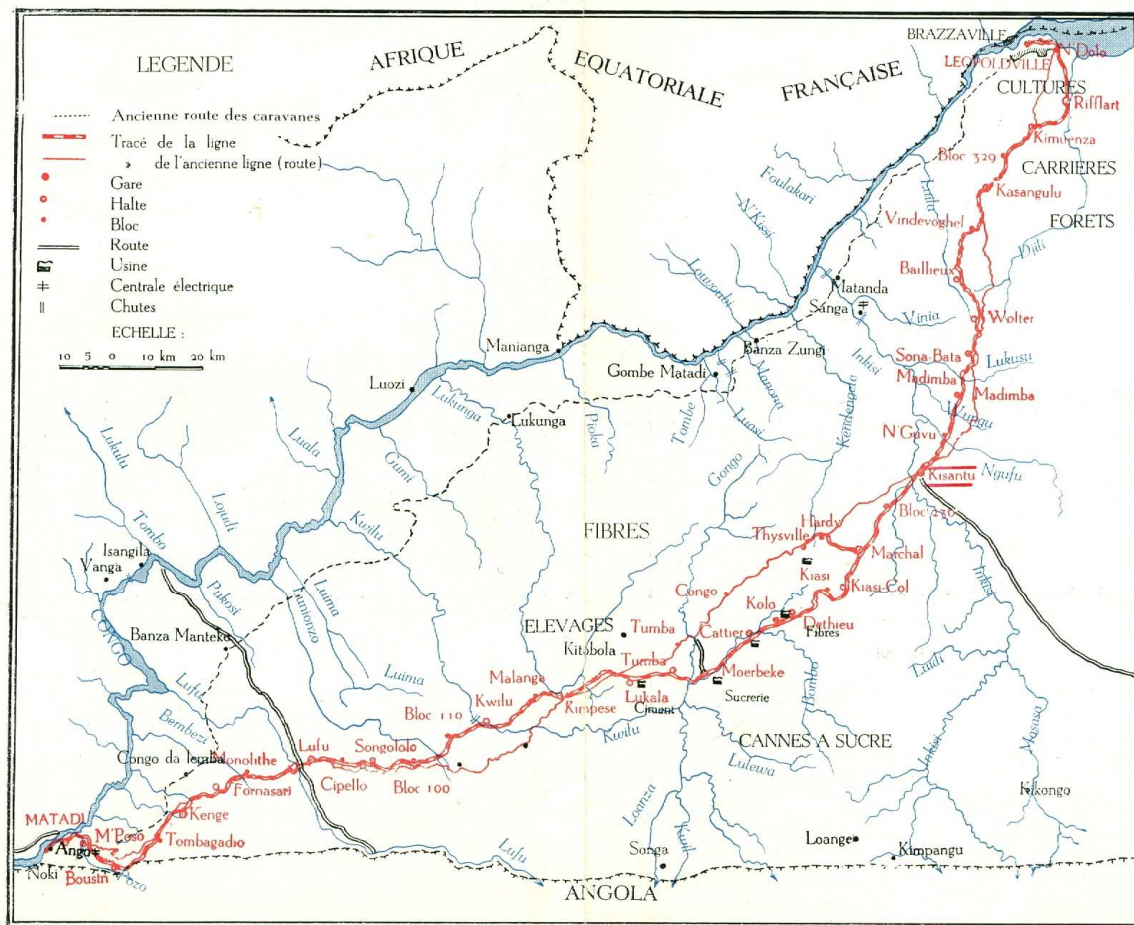
L'exploitation avec voie et matériel à écartement de 1,067 m, fut assurée de bout en bout, à partir du 6 juin 1932.

La gestion du Chemin de Fer Matadi - Léopoldville fut reprise par l'OTRACO, le 1^{er} juin 1936. Dans les années qui suivirent, la ligne fut équipée du système de contrôle et de sécurité dit du bâton-pilote électrique Webb-Thompson, qui réglait la circulation des convois, en attendant d'être remplacé par une signalisation lumineuse à commande centralisée.

La diésélisation de la traction fut entamée en 1949 par la mise en services de locomotives de manœuvres diesels-électriques, suivies bientôt des premières locomotives diesels-électriques de route.

Egalement en 1949, l'effectif des wagons commença à augmenter; leur nombre passa de quelque 1.500 unités (avant 1940) à près de 4.000.

TRACÉ DU CHEMIN DE FER MATADI-LÉOPOLDVILLE



Après l'indépendance (6 juin 1960) :

1967 : changement de nom en Chemin de Fer Matadi-Kinshasa (CFMK)

1974 : fusion des Sociétés de chemins de fer KDL, CFL, (Office congolais des chemins de fer des Grands Lacs), CVZ (Chemins de fer vicinaux du Zaïre), CFMK (Chemin de fer Matadi-Kinshasa) et CFM (Chemin de fer du Mayombe) en Société nationale des chemins de fer zaïrois (SNCZ).

1991 : dissolution de la SNCZ, création de la SNCZ/Holding et des filiales OCS (Office des chemins de fer du Sud), SFE (Société des chemins de fer de l'Est) et CFU (Office des Chemins de fer des Uele).

1995 : en novembre 1995, dissolution de la SNCZ/Holding et de ses filiales et signature d'un accord cadre cédant l'exploitation des chemins de fer à une société privée dénommée Sizarail, laquelle est dissoute en 1997.

1997 : reprise de toutes les activités par la SNCC (Société Nationale des Chemins de fer du Congo).

2003 : La ligne est sous-exploitée (vitesse ± 20 km/h) et dangereuse. Le 26 novembre 2003, un train déraille et s'abîme dans le fleuve, occasionnant officiellement 10 morts. La circulation est arrêtée en 2004.

2015 : la circulation est reprise après 10 ans d'arrêt avec une seule machine par la nouvelle Société Commerciale des Transport et des Ports (SCTP). Trois autres machines devraient bientôt être remises en état.



1A. La Compagnie – Caractéristiques et équipement de la voie en 1956.

La voie actuelle présente les caractéristiques suivantes :

- Longueur des voies : voies principales: 409 km
autres voies: 264 km
- Longueur totale des voies: 673 km
- Ecartement : 1,067 m
- La charge brute des trains de marchandise atteint couramment 1.000 tonnes et la charge nette 450 à 500 tonnes. La vitesse maximum est limitée à 60 km/heure. La vitesse commerciale est de l'ordre de 25 km à l'heure pour les trains lourds.

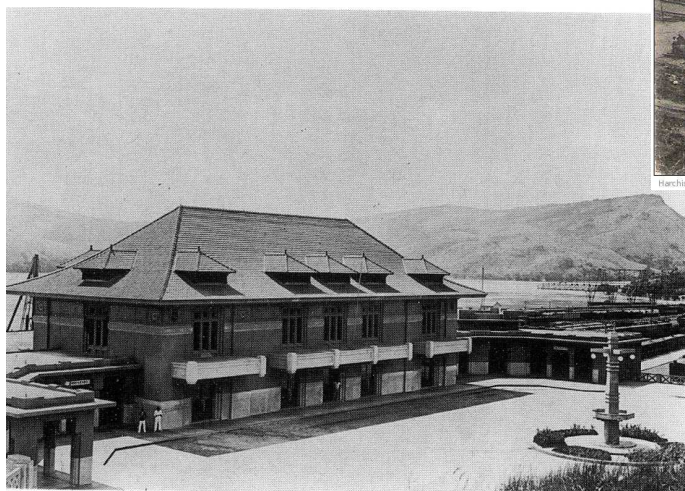
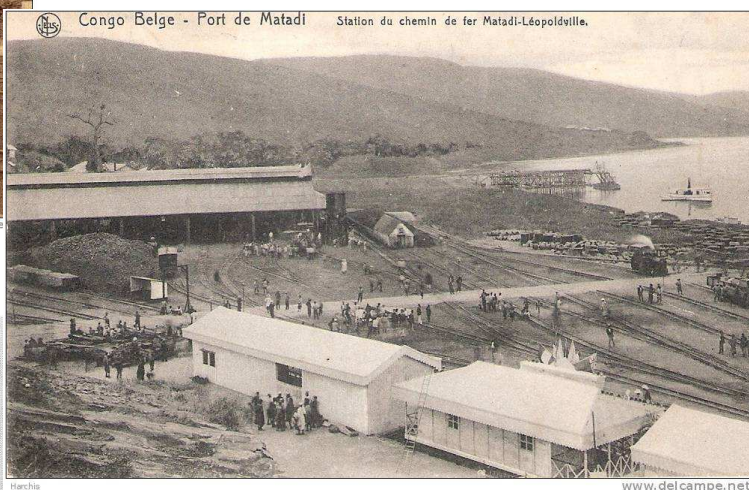
A l'achèvement des travaux d'extension aux gares de formation de Matadi et de Léopoldville, la capacité de la C.F.M.L. atteint environ 5 millions de tonnes nettes par an, soit le double du trafic sur la section la plus chargée avant travaux. Notons d'ailleurs que d'autres améliorations permirent d'augmenter encore le débit de la ligne à simple voie utilisée jusqu'au moment où s'imposa la nécessité du dédoublement de la voie, alors envisagé pour le tronçon LEOPOLDVILLE - WOLTER.

Gares, stations et haltes du chemin de Fer Matadi-Léopoldville – 366 km

Le voyageur arrive à Matadi par bateau et qui ne veut pas gagner Léopoldville par avion ou par route (pas très bonne jusqu'à Kasangulu), prendra à Matadi le train blanc qui fait le trajet en 10 h 30. Il pourra, au cours du voyage, se rendre compte de l'aspect du pays et des difficultés surmontées pour la construction du rail.



Train journalier, dans chaque sens, dimanche excepté. Les départs de Matadi ont lieu à 6 h 45 et ceux de Léo-Est à 7 h 15. L'arrivée est à 17 h 15. Le coût du ticket est de 915 Fr. en 1ère classe et de 403 Fr. en 2ème classe.



Km 0 – Matadi. A la sortie de Matadi, tunnel de 270 m et pont sur le ravin Léopold.

La nouvelle gare de Matadi, MRAC.

Km 8 – **Mpozo** alt. 72 m, (ouverture 10 décembre 1892) grand pont sur la rivière du même nom. Monument aux porteurs (sculpteur Dupagne). La construction de la première ligne se heurta à des difficultés inouïes pour le passage de la rivière.

Gare de M'Pozo. A. Henry



Km 15 – alt. 280 m. Col de **Palabala**, entre les bassins de la Pozo et de son affluent La Mia.

Km 21 – **La Mia**, alt. 235. Ancienne halte pendant la construction du chemin de fer.

Km 26 – **Tombagadio**. Ancienne halte pendant la construction du chemin de fer.

Km 38 - **Kenge**, alt. 265 m, (ouverture 1^{er} juillet 1893) centre commercial. Pont sur la Lufu.

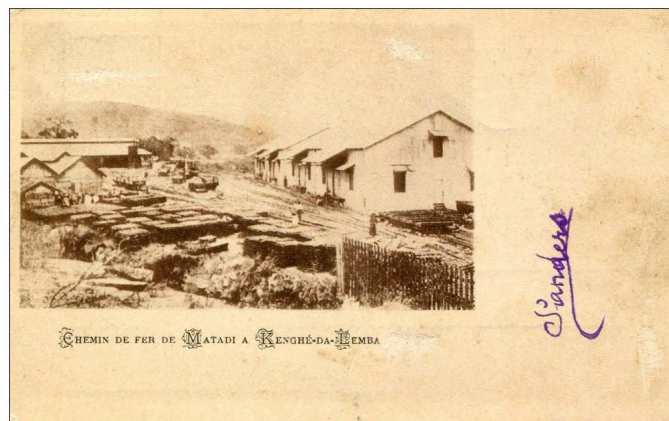
Au-delà de Kenge, gares de **Fornasari**.

Km 50 – **Duisi** ou **N'Duizi** (ouverture le 4 décembre 1893). Ancienne halte pendant la construction du chemin de fer.

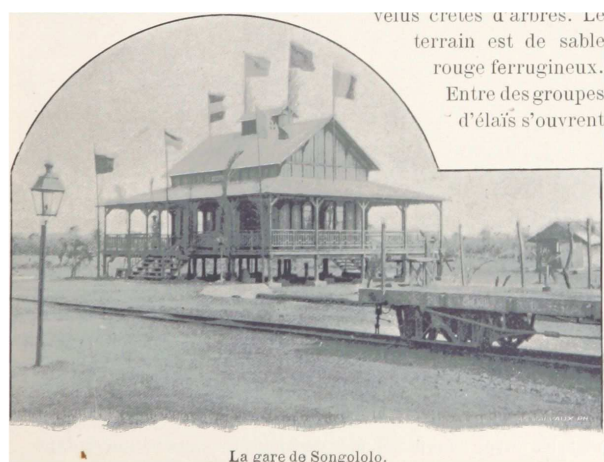
Km 54 – **Monolithe** (ouverture en février 1894). Ancienne halte pendant la construction du chemin de fer.

Km 74 – **Lufu** alt. 315 m, (ouverture le 1^{er} mai 1896) centre commercial, agricole et industriel.

Au-delà, gare de **Cipello** Km 84.



Km 93 – **Songololo**, alt. 320 m, centre commercial.



Gare de Songololo



Nouvelle gare de Songololo. MRAC.

Les Congolâtres

Km 121 - Pont de 80 m sur la rivière Kwilu ; à proximité du pont, pentes et gorges du Kwilu; ensuite gare de **Malanga** Km 135.

Km 143 - **Kimpese**, alt. 333 m, centre commercial et agricole. Mission catholique et protestante.

Km 154 - **Lukala**, alt. 390 m, centre industriel (Les Ciments du Congo) – Hôpital, puis gare de **Tumba**, km 166 (ouverture le 23 juillet 1896).

Km 176 - **Moerbeke**, alt. 400 m. Centre commercial, agricole et industriel. Moerbeke-Kwilu est le siège de Direction de la Cie Sucrière Congolaise dont le siège administratif est à Bruxelles, 9, rue Brederode. Cette société a pour objet la culture de la canne à Sucre et la fabrication de sucre de canne. Une très grande partie de la production est consommée au Congo. Gîte de passage, hôpital pour Européens et pour Africains. Ecole primaire laïque subsidee pour enfants européens ; écoles pour Africains.



Km 188 - **Cattier**, alt. 420 m.

Atelier de réparation du chemin de fer. Centre commercial, agricole et d'élevage. Mission catholique des RR. PP. Rédemptoristes.

Km 195 - **Kolo**, alt. 439m. Centre commercial et agricole, gîte de passage, siège d'exploitation de la Cie J. Van Lancker. Mission catholique des RR. PP. Rédemptoristes et des Chanoinesses de St Augustin ; dispensaire.

Km 199 - **Dethieu**, alt. 454m. Halte. A côté de Dethieu et desservie par cette gare, se trouve la station expérimentale de Vuazi (Ineac), s'intéressant spécialement à l'acclimatation et à l'amélioration des arbres fruitiers.



Gare de Cattier. MRAC.



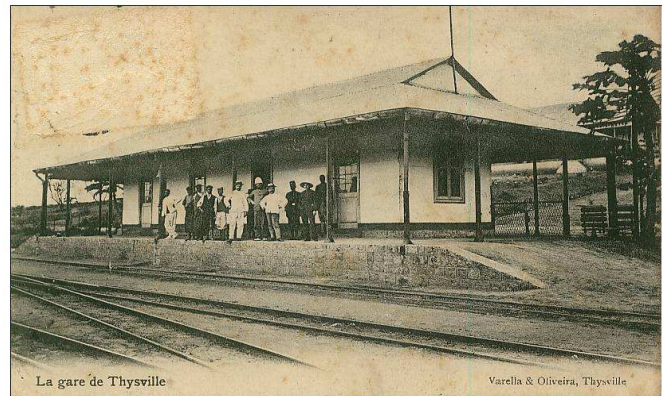
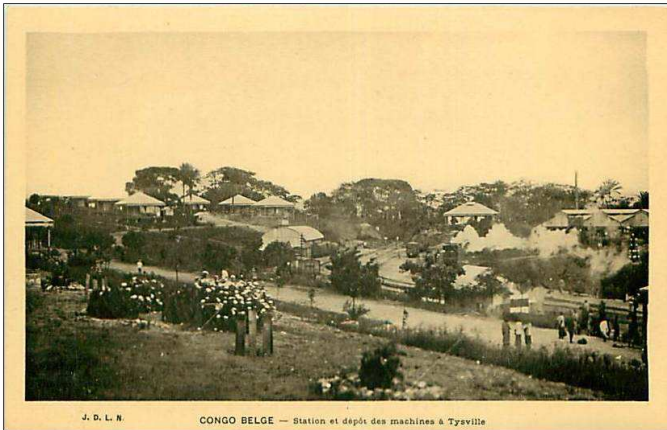
Gare de Kiasi-Col. MRAC.

Km 216 – **Kiasi-Col.**, alt. 669 m. Halte. – Point culminant de la ligne.

Km 226 – **Marchal**, alt. 580 m. Centre commercial, agricole et industriel, fours à chaux. Un embranchement de 16 Km relie Marchal à **Thysville** ou passait l'ancienne ligne et ou se trouvent les ateliers du chemin de fer.

Les Congolâtres

Thysville, alt. 741 m. (ouverture en décembre 1896). Centre commercial. Bureau des P.T.T. Mission catholique et protestante. Centre de repos avec hôtels confortables. La Direction de ce chemin de fer qui se trouvait à Thysville a été transféré à Léopoldville. Deux trains journaliers dans chaque sens assurent la liaison entre Thysville et les trains de la ligne Leopoldville-Matadi.



Gare et station de Thysville. Coll. Auteur.

La ville de Thysville s'appelait **Sona Gongo** (ou **Sona Congo** ou **Sona Gonqho**) jusqu'en 1904.

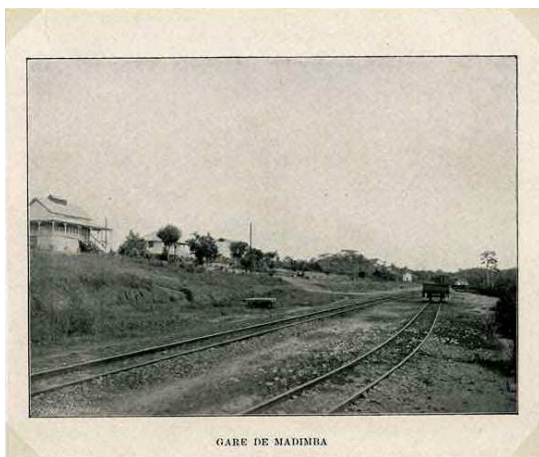
Après l'indépendance du Congo, elle deviendra **Mbanza-Ngungu**.

Km 238 – **Lukava ou Lukaya**, alt 735 m.
Ancienne halte pendant la construction du chemin de fer.



Km 248 - **Kisantu-Inkisi**, alt. 520 m.
(ouverture en avril 1897). Centre commercial.
Mission catholique.
Après **Kisantu**, c'est la gare de **Nguvu**.

Km 267 - **Madimba**, alt. 532 m. Centre commercial. Mission catholique et protestante. Hôpital.



Les Congolâtres



Km 270 – **Dolo** ou **N'Dolo** (ne pas confondre avec Dolo – Léo Est), alt. 580 m. Ancienne halte pendant la construction du chemin de fer.

Gare de Dolo.

Km 277 - **Sona Bata**, alt. 531 m. (ouverture en avril 1927)

Après **Sona Bata**, gares de **Wolter**, **Baillieux** et **Vindevoghel**.

Km 321 - **Kasangulu**, alt. 400 m. Centre commercial. Exploitation forestière. Mission.

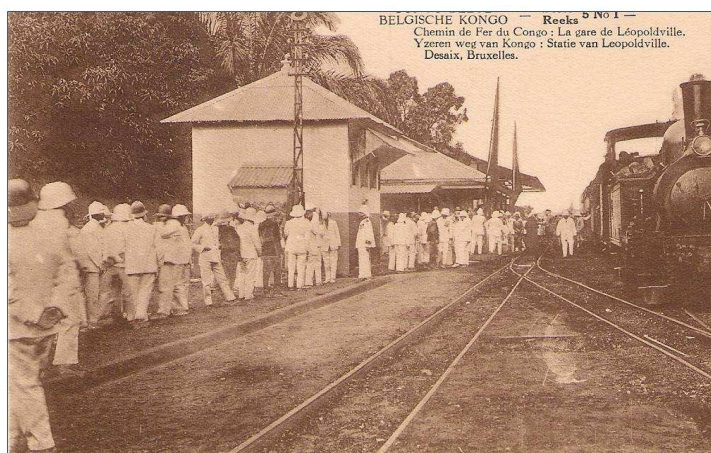


Gare de Kasangulu avec le « Train Blanc ».

Km 339 - **Kimuenza**, alt. 330 m. (ouverture en décembre 1897). Centre agricole et industriel (exploitations forestières). Mission catholique des RR. PP. Jésuites et des Sœurs du Sacré-Coeur. Université interraciale « Lovanium ». Le plateau de Kimuenza, à 500 m d'altitude, jouit d'un climat très salubre. C'est un lieu de repos.

Après **Kimuenza**, gare de **Rifflart**.

Km 366 - **Léopoldville-Cité** ou **Léo-Est (ex-Dolo)** (ouverture le 8 juillet 1898).



L'ancienne et la nouvelle gare de Léopoldville, 1940. MRAC

Les Congolâtres

Le rail se prolonge encore sur 10 km jusqu'à **Léo-Ouest** (ex-Kinshasa ouest).



Kinshasa. La Gare



Expédition d'ivoire à la gare de Kinshasa (Etat indépendant du CONGO)
M. V., éditeur, Brazzaville, Congo français



57. - CONGO FRANÇAIS. - La Gare de Kinshasa (Congo Belge), en face de Brazzaville

1B. La Compagnie – Le Matériel.

Le matériel roulant du C.F.M.L. en 1956 se composait de :

- **Locomotives** : 112 unités (58 de route et 54 de manœuvre), soit :

- 16 locomotives diesels-électriques C-C de route, de 91 tonnes et d'une force de 1.500 CV.
- 8 locomotives diesels-électriques G-C de route de 96 t et 1.500 CV.
- 12 locomotives à vapeur de route Decapod, de 82 t.
- 17 locomotives à vapeur de route Mikado, de 79 t.
- 5 locomotives à vapeur de route Mikado, de 53 à 66 t.
- 17 locomotives diesels-électriques **de manœuvre** de 45 t et 380 CV.
- 1 locomotive diesel-électrique de manœuvre de 23 t et 190 CV.
- 4 locomotives diesel-hydrauliques de 50 t et 550 CV.
- 8 locomotives à vapeur de manœuvre de 36 t.
- 24 locomotives à vapeur, de manœuvre de 24 à 30 tonnes.



*Le train Matadi-Léopoldville avant 1932,
coll. auteur.*



Le « train blanc », coll. auteur.

- **Wagons** : 3.759 wagons repartis comme suit :

- 1.558 wagons fermés.
- 1091 wagons à haussettes rabattantes (1).
- 275 wagons à haussettes.
- 200 wagons à trémies (2).
- 100 wagons à ballast.
- 170 wagons plats à haussettes.
- 106 wagons plats.
- 87 wagons pour transports spéciaux (bétails, frigo, explosifs, etc.).
- 50 fourgons vigies et convoyeurs.
- **53** voitures pour voyageurs.

Outre cet effectif, 175 wagons appartenant à des tiers circulent sur la ligne, à savoir :

164 wagons-citernes pour le transport de produits pétroliers et d'huile de palme.

11 wagons-frigos.

Il importe de souligner que ce matériel était, dans sa grosse majorité, de construction tout-a-fait récente: 60% de l'effectif des wagons a été mis en service à partir de 1947 et se trouve constitué d'unités à grosse capacité de C30 à 40 tonnes entièrement métalliques. Tous les wagons étaient, de plus, montés sur boggies et pourvus d'attelages automatiques.



Le « train blanc » en gare de Thysville.

Ajoutons encore que la remorque des trains de marchandises lourds, sur les parcours bout en bout fut assurée à peu près uniquement par des doubles tractions diesels-électriques, dont les premières ont été mises en service en 1951.

1C. La Compagnie – Evaluation du trafic général de la ligne.

1899 : 12.800 tonnes	1950 : 1.558.000 tonnes
1922 : 134.000 tonnes	1951 : 1.849.000 tonnes
1933 : 368.500 tonnes	1952 : 2.274.000 tonnes
1937 : 639.000 tonnes	1953 : 2.407.000 tonnes
1946 : 900.000 tonnes	1954 : 2.697.000 tonnes
1947 : 1.100.000 tonnes	1955 : 2.477.000 tonnes
1948 : 1.275.000 tonnes	1956 : 2.533.000 tonnes
1949 : 1.328.000 tonnes	

Les voyageurs, transportés en 1955, étaient au nombre de 696.000.



Courrier à en-tête de la Compagnie du Chemin de fer Du Congo (C.F.C.). Coll. Auteur.

2. Matériel philatélique:

Il existe quatre sortes de matériel : les cachets sur timbres libres ou documents, les cachets sur des documents administratifs, le courrier oblitéré ou portant un cachet de la compagnie et la correspondance du personnel de la C.F.C. – C.F.M.L.

Dès l'année 1890, commencèrent les travaux de construction de l'infrastructure des voies ferrées qui devaient sillonner le Congo. En vertu de l'article 4 du décret organique du 16 septembre 1895, toute entreprise privée de transport était tenue d'effectuer gratuitement le transport des correspondances. Le personnel des compagnies oblitérait les timbres des correspondances qui lui étaient confiées soit à la plume, soit au moyen des cachets des compagnies.

A partir de 1903, des boîtes aux lettres furent attachées aux trains et vidées par le personnel de l'administration des postes. En conséquence défense fut faite au personnel des compagnies de chemin de fer d'accepter les lettres des particuliers. Cette consigne ne fut pas respectée, les agents des chemins de fer acceptèrent encore des plis affranchis qu'ils oblitéraient à l'aide des cachets des compagnies.

Par la circulaire du 24 septembre 1916 cette pratique fut définitivement interdite. Il est exceptionnel de trouver une lettre postérieure à cette date oblitérée au moyen du cachet d'une compagnie de transport. Cependant lorsqu'il n'existait pas de bureau de poste dans certaines localités des agents de certaines compagnies (lesquelles ?) furent chargés par l'Administration des



Postes d'accepter le courrier et de le transférer au bureau le plus proche. Par conséquent il arrive encore que des lettres soient revêtues du cachet d'une gare - comme marque d'origine - et de celui du bureau postal.

Par conséquent, on assimile facilement aux oblitérations des bureaux de poste les marques des gares parfois apposées sur du courrier qui y était déposé et portant les mots "STATION DE..." ou "GARE DE...". Les gares possédaient des cachets spéciaux qui servaient sur les documents de la société. Ces cachets ne sont pas des cachets postaux mais sont propres à l'exploitation du chemin de fer. Lorsqu'ils étaient frappés sur la correspondance, ils devaient l'être à côté du timbre et celui-ci était oblitéré dans le premier bureau rencontré.

La majorité des oblitérations au moyen des cachets des compagnies de chemin de fer que l'on rencontre - sur timbres isolés - furent apposés par complaisance. Il existe évidemment des exceptions, lorsque le timbre a été oblitéré par erreur ou que la correspondance, souvent destinée à une autre station de la ligne, ne passait pas par un bureau de poste. (cfr. Charles Stockmans : <http://www.congoposte.be/train.htm>)

2A. Matériel philatélique – Les cachets de la compagnie

Ils sont de dix-sept types :

I. Un cachet circulaire de 23 mm, avec seulement le nom:



Vente Williame 25/10/2014



II. Un cachet circulaire de 23 mm, avec le nom et deux points:



Voir Dufour : « Congo, cinquante ans d'histoire postale », p. 419.

III. Un cachet circulaire de 23 mm, avec le nom et le type de lieu en haut:



Coll. Auteur



IV. Un cachet circulaire de 23 mm, avec le nom et le type de lieu en haut et deux point:



Coll. Privé



V. Un cachet circulaire de 25 mm, le type de lieu en haut et le nom en bas:



Vente Williame 25/10/2014

VI. Un cachet circulaire de 25 mm, le type de lieu et le nom en haut et une étoile en bas:



Vente Williame 25/10/2014



VII. Un cachet circulaire de 27 mm, le nom en haut avec une étoile et deux points dans bas:

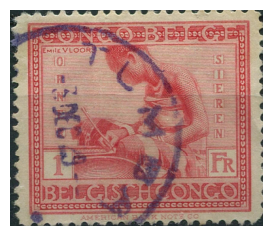


Voir Dufour : « Congo, cinquante ans d'histoire postale », p. 418.

VIII. Un cachet circulaire de 29 mm, le nom en haut avec une étoile et deux points dans bas:



Coll. Auteur



IX. Un cachet circulaire de 28 mm, deux étoiles:



Coll. Auteur



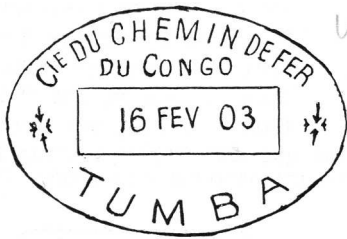
X. Un cachet, circulaire de 23 mm, avec sur deux lignes; Tumba/poste:



Coll. Auteur



XI. Un cachet ovale de 44 mm x 29 mm, sur carte postale comme:



Coll. auteur



XII. Un cachet sans cercle :



Coll. Auteur



XIII. Un cachet circulaire de 28 mm, deux étoiles, deux traits de chaque coté d'un point:



Coll. Privé



XIV. Un cachet circulaire de 29 mm, deux étoiles et quatre points groupés:



Coll. Auteur

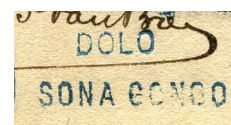


XV. Une griffe linéaire avec le nom du lieu :

DOLO

SONA GONGO

Coll. Auteur



XVI. Une griffe linéaire de 52 mm avec le nom et le type du lieu :

STATION DE SONGOLOLO

Coll. Privé



XVII. Un rectangle extérieur de 27 x 40 mm divisé horizontalement en trois compartiments : dans le compartiment supérieur OTRACO C.F.M.L. ; dans le compartiment inférieur le nom de la gare, dans le compartiment central la date.



Coll. Auteur



Sont connus au :

- Type I : Cattier, Cipello (1904), Col du Lièvre, Dethieu, Gare de Tumba (19??), Gare de Songololo (1914), Halte Km. 106 (1904), Halte Km.274 (1904), Inkissi (1904), Kiasi, Kimpese, Kimuenza (1904), La Mia (1904), Leo-Est, Leo-Ouest, Lufu (1904), Lukaya (1904), Madimba, Marshal, Moerbeke-Kwilu, Otraco-Kimuenza, Palaballa (1904), Station de Songololo (1910), Sona Bata, Sona Congo (1904), Tombagadio (1904)
- Type II : Lukala (1931)
- Type III : Gare de Matadi (1920-32), Station d'Inkissi (1898), Station de Kenge (1929), Station de la Lufu (1895), Station de Madimba (1914), Station de Songololo (1898-99), Station de Thysville (1909), Station de Tumba (1897-99)
- Type IV : Gare de Matadi (1931), Kenge (1910-29), La Mia.km 21 (1929), Station de Songololo (1898)
- Type V : Station de Dolo (18991901), Station de Kinshasa (1899-1904), Station de Léopoldville (1907) Station de Tumba (1899-1900)
- Type VI : Station de Dolo (1899)
- Type VII : Songololo (1932)
- Type VIII : Tumba (1927)
- Type IX : Tumba (1927-29)
- Type X : Tumba Poste (1895-1898)
- Type XI : Léopoldville (1903-04), Thysville (1903-04), Tumba (1903)
- Type XII : Tumba (1920-21)
- Type XIII : Km.45 (1932)
- Type XIV : Cattier (1930-31)
- Type XV : Dolo, Sona Gongo, Songololo, Tumba
- Type XVI : Station de Matadi, Station de Sopngololo
- Type XVII : Kisantu (1946), madimba (1946).

2B. Matériel philatélique – Les cachets de la compagnie sur des documents administratifs de la C.F.C.

Lettre de voiture, Matadi, 7 décembre 1931.



Cachet du type IV,
« Gare de Matadi,
8/12/31 ».
Coll. Auteur.

KATANGA LETTRE DE VOITURE

S/S ANVERSILLE 2 / 12 / 31 300 Pontage A H7

Station d'Expédition : **MATADI** Station de Destination : **LEO**

M. SERVICE T. S. F. ELISABETHVILLE BUREAU RESTANT

à
à livrer { en gare } PORT PUBLIC LEO EST
{ sur raccordement }

Vous recevez les articles désignés ci-dessous, aux conditions du règlement général des transports et tarifs du chemin de fer.

Timbre à date du bureau d'arrivée

Wagon H F N° 4304 Plombs 11697/98

Numéros des bâches ou chaînes
Accepté { un wagon plombé } colis { pesant }
Feuille de route n° 24 18 30 kilogr.

Le préposé au départ

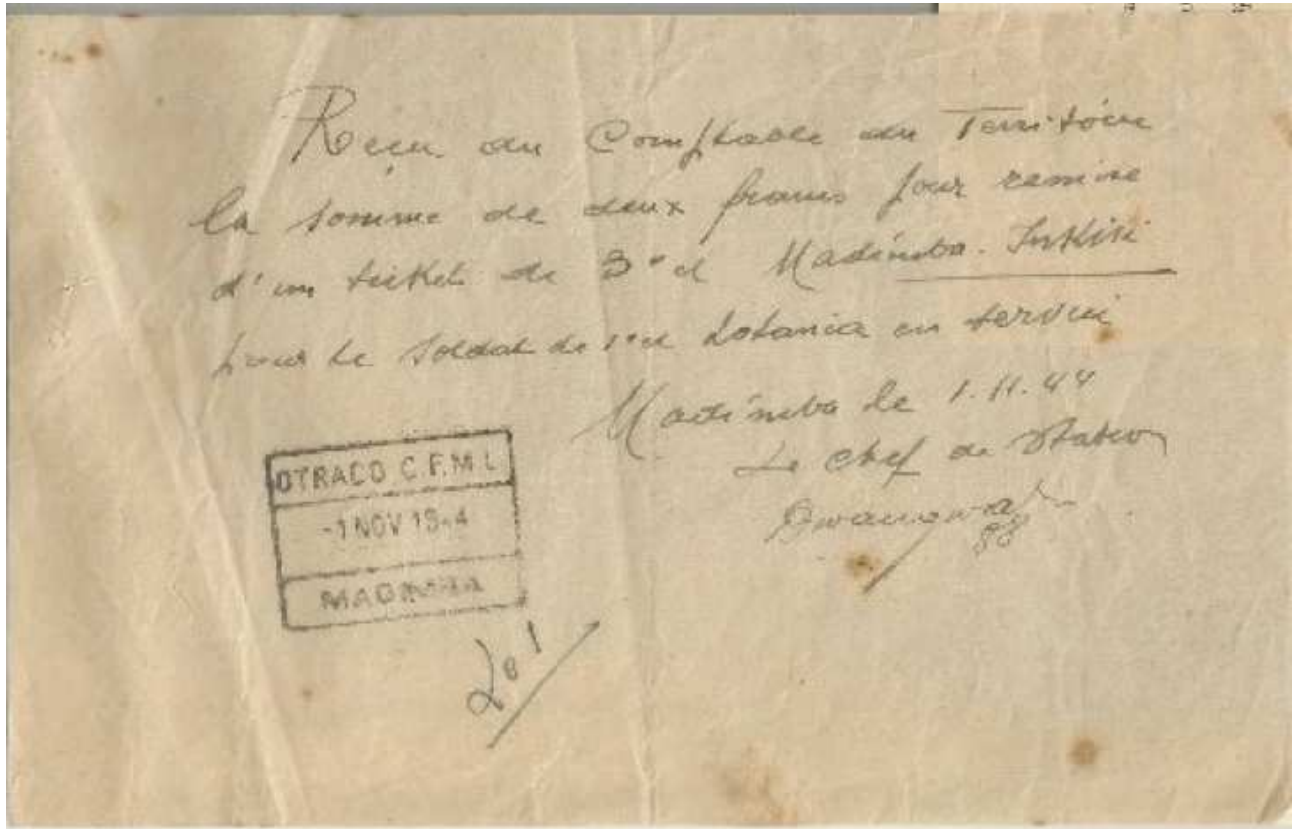
Timbre à date du bureau de départ

Colis	NATURE DES MARCHANDISES	B/L	O.D.C.	MARQUES ET NUMÉROS DES COLIS	POIDS RÉELS	POIDS TAXÉS	TARIFÉ A LA CLASSE	SOMMES PERÇUES
Nombre	Genre							Francs Cms
1	0	MATÉRIEL POUR T S F		ETAT ELISABETHVILLE RESTANT VIA PORT FRANCOU	18	18	18	5. 22

M A T A D I

Les Congolâtres

Reçu émis par le Comptable du Territoire et signé par le Chef de station de Madimba,
Madimba, 1 novembre 1944.



Cachet du type XVII, « Otraco C.F.M.L./-1 nov 1944/Madimba ». *Coll. Auteur.*



District du
Stanley-Pool - Madimba
Coll. Auteur.

2C. Matériel philatélique – Les cachets de la compagnie sur courrier



Carte postale à destination de Bruxelles, Belgique.
Oblitération avec cachet au type V : « Station de Kinshasa ».
Vente Williame 25/10/2014



21 juin 1895. Entier postal Stibbe n°12 à destination de Matadi.
Oblitération au type III : « Station de la Lufu ».
Vente Williame 25/10/2014.



*12 août 1897. Entier postal Stibbe n°16 avec affranchissement complémentaire à destination de Matadi.
Oblitération au type III : « Station de Tumba».
Collection privée.*



*14 mars 1898. Entier postal Stibbe n° 15 à destination de Massemen-Wetteren, Belgique. Passage par Boma
le 25 mars 1898 et arrivée à Wetteren le 28 avril 1898.
Oblitération au type X : « Tumba Poste ».
Collection de l'auteur.*



Juillet 1898. Courrier du Lieutenant Peliciano, membre de l'expédition du Nil (cfr. Maselis, n° 21 - Bibliographie) à destination de Liège, Belgique.

Passage par Boma le 31 juillet et arrivée le 14 septembre 1898.
Oblitération avec le cachet de type X. Collection de l'Auteur.



8 octobre 1900. Entier postal stibbe n°15 à destination de Liège. Annulation à Matadi le 13 octobre 1900, cachet de transit Boma 1 ? octobre 1900 et cachet d'arrivée Liège 4 NOV 1900. L'entier est revêtu de la griffe type XVI : « STATION DE MATADI » frappée en bleu et placée sous le cachet personnel de l'expéditeur. Collection privée.



5 janvier 1901. Carte postale à destination de Roulers, Belgique. Oblitération au type V : « Station de Dolo ». Vente Williame 25/10/2014.



Carte postale ayant voyagé avec un agent de l'administration qui fit apposer les cachets des différentes gares lors de son passage par celle-ci. Au dos : « Souvenir de ma première mission dans les districts de Matadi - cataractes des Stanley-Pool – 30/06/04 – Van Bree. Collection privée.



6 juin 1904. Carte postale expédiée de Matadi à destination de La Panne, Belgique. Arrivée le 16 août 1904. Voir ci-dessus. Collection de l'auteur.



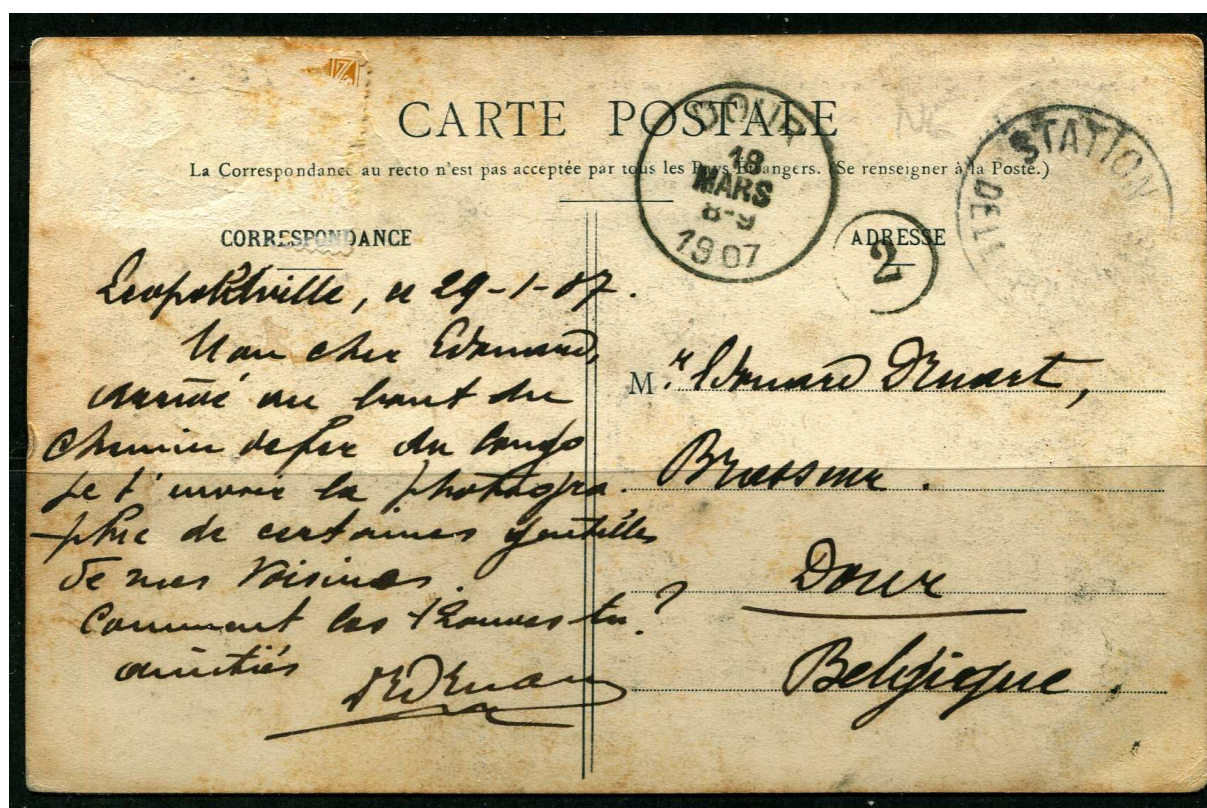
6 juin 1904. Carte postale expédiée de Matadi à destination d'Anderlecht, Belgique.
Voir ci-dessus.
Collection de l'auteur.



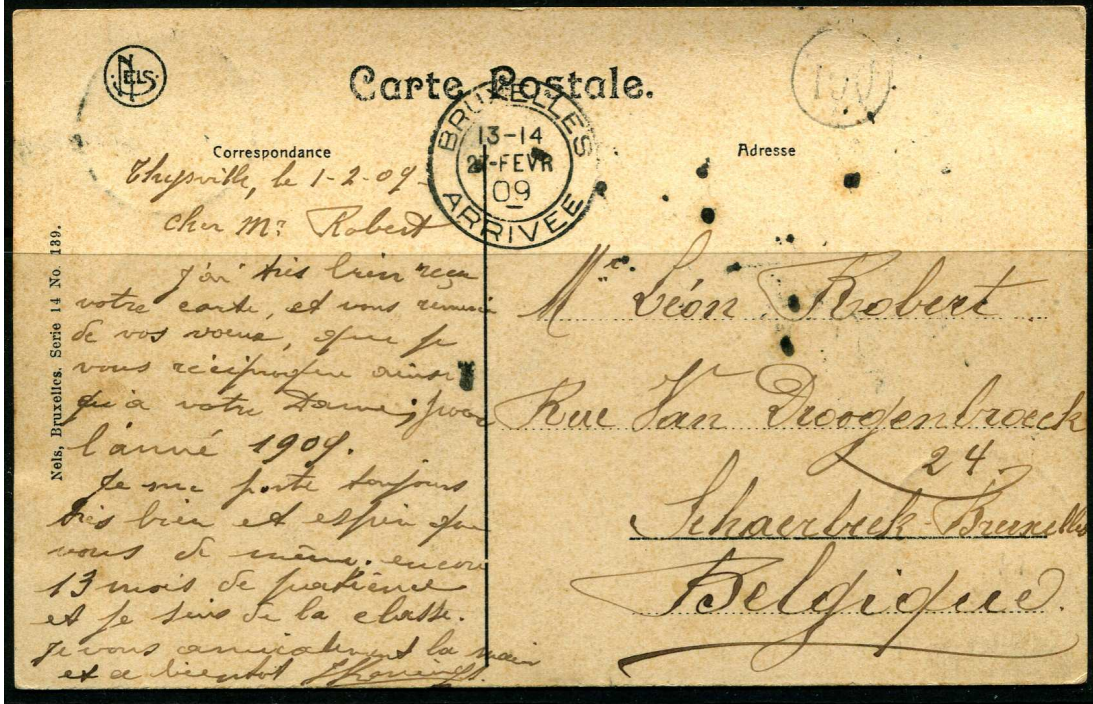
11 octobre 1904. Carte postale à destination de Thielt, Belgique.
Passage par Matadi. Arrivé à Thielt le 8 novembre 1904.
Cachet au type I : « Sona Gongo».
Vente Williame 25/10/2014.



19 septembre 1904. Carte postale à destination de Thielt, Belgique.
Passage par Tumba (20 sept.) et matadi (22sept.). Arrivé à Thielt le 17 octobre 1904.
Cachet au type I : « Sona Gongo ».
Coll. auteur.



29 janvier 1907. Courrier à destination de Dour, Belgique. Arrivée le 18 mars 1907.
Cachet de type V : « Station de Léopoldville ».
Collection de l'auteur.



6 février 1909. Courrier à destination de Schaerbeek, Belgique. Arrivée le 27 février 1907.
Cachet de type V : « Station de Thysville».
Collection de l'auteur.

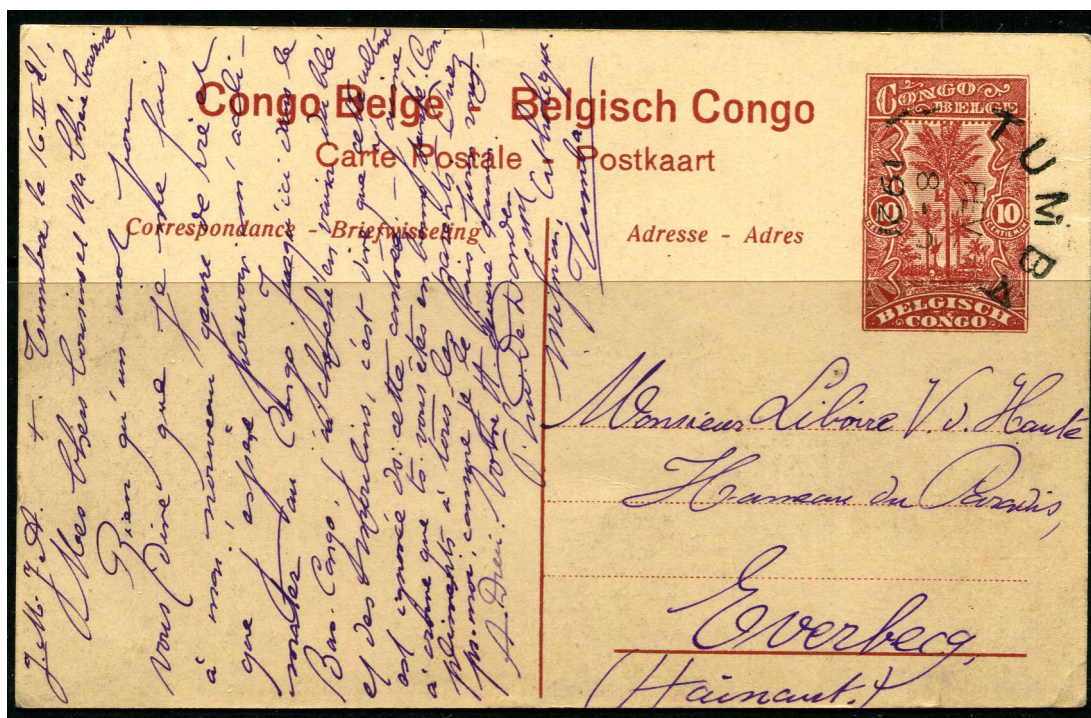




28 avril 1914. Entier postal Stibbe n°42 pour l'intérieur, destination N'Sona Bate (Madimba).
Oblitération au type III : « Station de Madimba».
Vente Williame 25/10/2014.



22 avril 1920. Entier postal Stibbe n°43 à destination de Bruxelles, Belgique.
Oblitération au type III : « Gare de Matadi».
Vente Williame 25/10/2014.



16 février 1921. Entier postal Stibbe n°42 à destination de Everberg, Belgique.
Cachet oblitérant de type XII : « Tumba » sans cercle.
Collection de l'auteur.



21 décembre 1922. Carte postale à destination de Everberg, Belgique.
Cachet oblitérant de type IX : « Tumba » deux étoiles.
Collection de l'auteur.



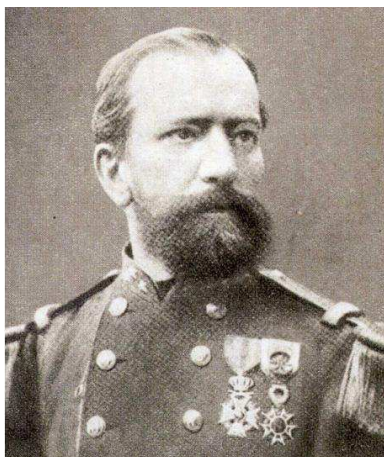
31 novembre 1927. Entier postal Stibbe n°65 à destination de Matadi.
Oblitération au type VIII : « Tumba » une étoile.
Vente Williame 25/10/2014



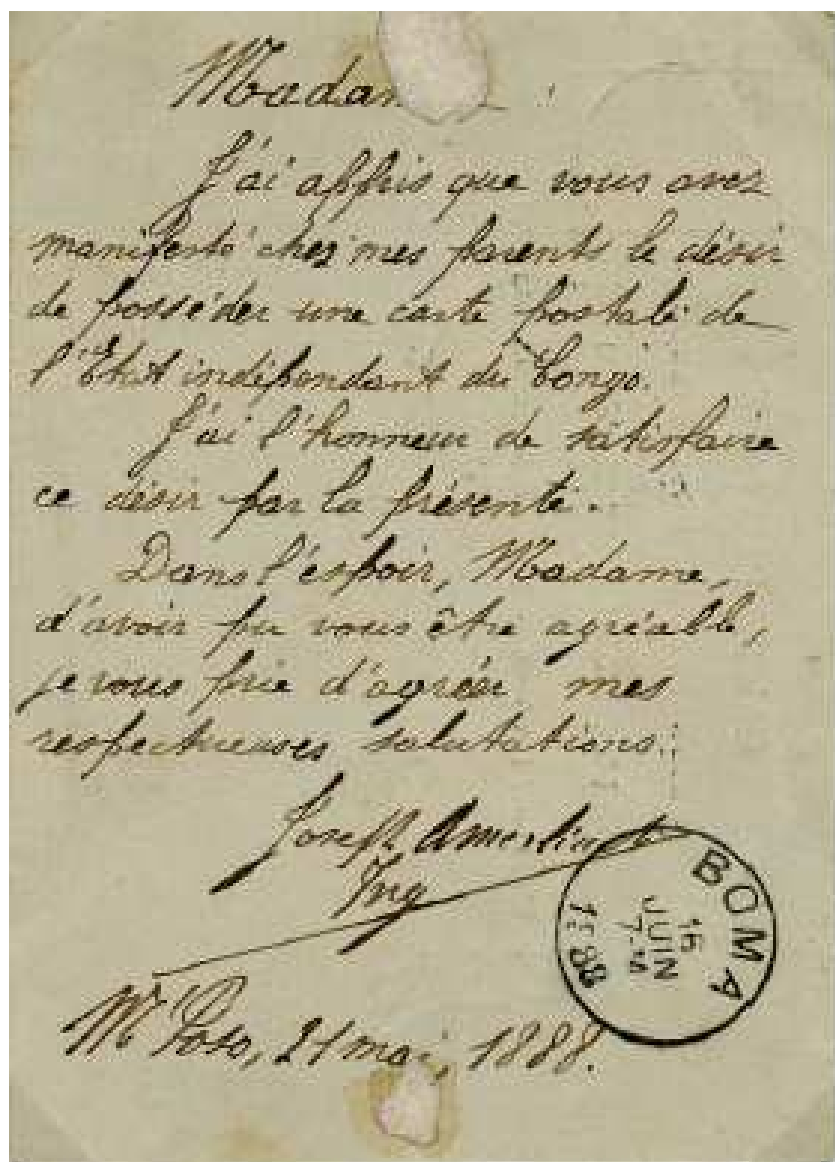
2D1. Matériel philatélique – La Correspondance lors de l’exploration pour le chemin de fer du Congo (avant mars 1890)



Entier postal n° 2 écrit par Ernest Cambier et envoyé à son épouse, Matadi 13 juin 1887. Passage par Boma le 14 juin et arrivé à Bruxelles le 17 juillet 1887. Redirigé vers Vilvorde avec arrivé le 23 juillet 1887. Vente *Willame* 25/10/2014



Ernest François Cambier (Ath, 21 juin 1844 - Watermael-Boitsfort, 22 juillet 1909) Cambier fit d'abord une carrière militaire dans les services topographiques de l'armée avec le grade de major du deuxième régiment de ligne. En tant que chef de la première expédition depuis la côte orientale, il a fondé Karéma (entre 1877 et 1880). Il fut ensuite l'agent de l'Association internationale africaine de 1882 à 1884. Membre fondateur de la CCCI, il a été chargé par Albert Thys en 1887 et 1888, en tant que chef de l'expédition d'étude du chemin de fer du Congo, de diriger une analyse topographique du Bas-Congo. Son objectif principal sera d'étudier le meilleur tracé pour la voie ferrée future. Son équipe est notamment composée d'ingénieurs et de topographes déjà expérimentés dans la construction de chemins de fer. Il assumait le rôle d'inspecteur d'état de l'État indépendant du Congo de 1890 à 1891. L'année suivante, il fut Délégué des Compagnies belges dans le Bas-Congo. Il fut un des premiers à répondre à l'appel de Léopold II pour la colonisation du Congo.



Entier postal n°2 écrit par Mr J. Amerlinck à M'Pozo le 21 mai 1888.
Passage par Boma et Banana le 16 juin et arrivé à Gand le 23 juillet 1888.
Vente Williame 25/10/2014

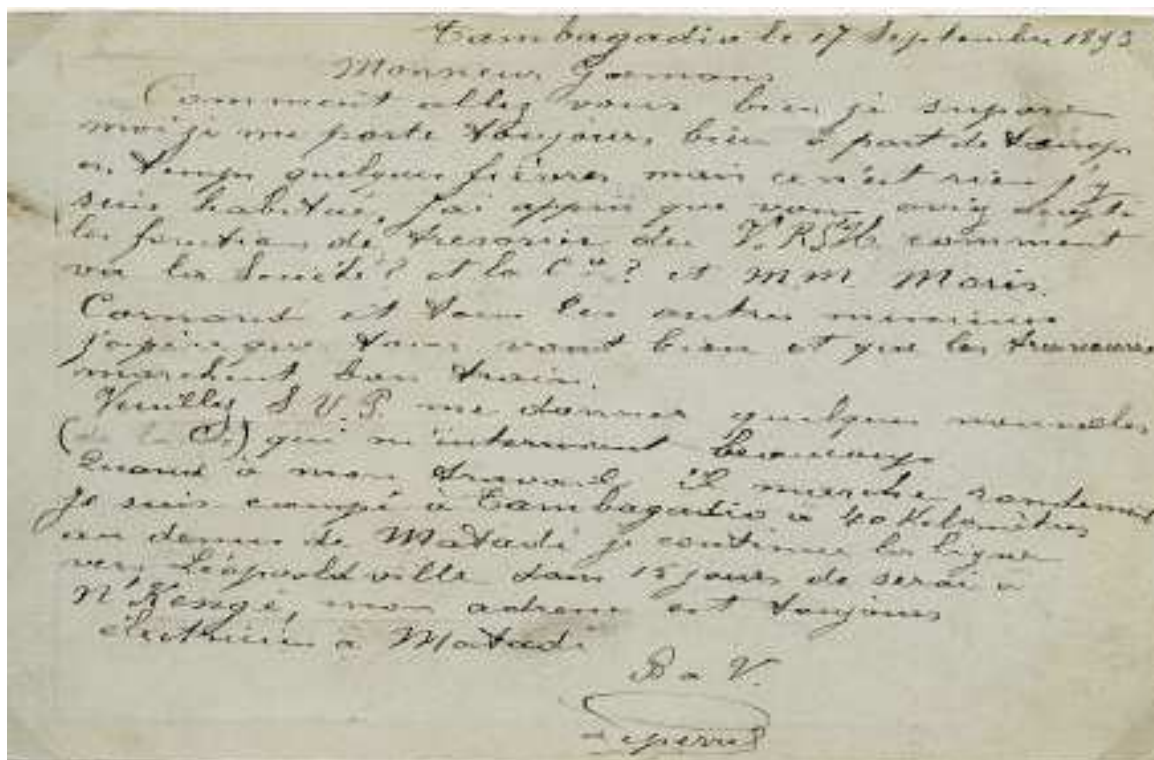
Joseph-Marie AMERLINCK (Gand, 24.3.1863-?). Ingénieur honoraire des Ponts et Chaussées. Marié à Fanny Le Marinel. Issu de l'École du Génie civil de l'Université de Gand, il est engagé comme ingénieur à la Brigade d'Études du Chemin de fer du Congo organisée par la Compagnie du Congo pour le Commerce et l'Industrie (C.C.C.I.), qui, le 23 mars 1887, avait obtenu la concession des études et l'option pour la construction d'un chemin de fer entre Matadi et Léopoldville, Embarqué sur « La Lys » le 20 mars 1888, il arrive à Borna le 28 avril et, dès son arrivée à Matadi, est versé à la brigade De José. Le 4 novembre, la Mission d'Études donne son dernier coup de niveau et le 20 janvier 1889 elle rentre en Europe. A Bruxelles, Amerlinck étudie une variante raccourcissant notablement le tracé du chemin de fer. Joseph Amerlinck était le frère du Docteur Jules Amerlinck, qui fit partie de la Mission Bia-Francqui-Cornet (1891-1893).

2D2. Matériel philatélique – La correspondance d'agents de la C.F.C. pendant la construction du chemin de fer (mars 1890 – 7 juillet 1898)



EP n° 5a expédié de Boma au commandant Wyns, dirigeant de la Compagnie Auxiliaire du Chemin de Fer, à l'occasion de sa nomination. Boma 17 août 1892.

Vente Williams 25/10/2014



EP n° 11 envoyé le 17 septembre 1893 de Tombagadio au km 40, vers Anvers. Matadi le 22 septembre et Boma le 26 septembre 1893. Arrivé à Anvers le 23 octobre 1893.

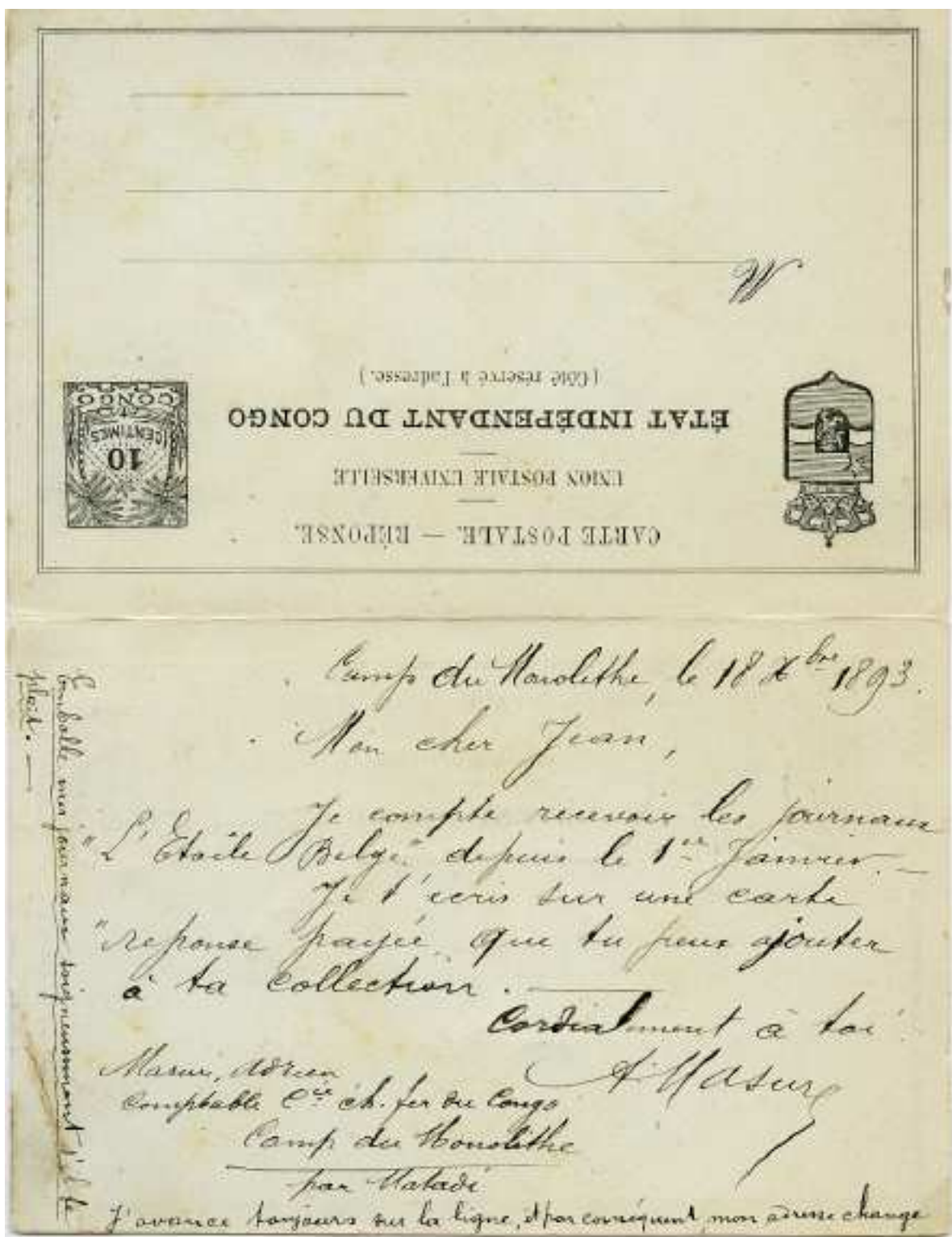
Vente Williams 25/10/2014



EP n° 11 envoyé par A. Masure, Comptable de la Compagnie du Chemin de fer du Congo depuis Congo Di Venga au km 45, le 6 décembre 1893. Passage par Matadi le 9 décembre 1893.
Vente Williame 25/10/2014



Bureaux de la Compagnie du Chemin de fer du Congo à Matadi.



EP n° 7 envoyé par le même Adrien Masure, Comptable de la Compagnie du Chemin de fer du Congo depuis Monolithe au km 54, le 18 décembre 1893. Passage par Matadi le ? décembre 1893, Boma le 23 décembre et arrivé à Bruxelles le 25 janvier 1894.

Vente Williame 25/10/2014

I Palaballa le 8 Janvier 1894

Monsieur le Directeur,

J'ai reçu le 4 Ct par la malle Et. Bohlens
3 paquets de journaux - du 12 Nov. au 2 X^{bre}.
Veuillez, à l'avenir, au lieu de mettre chaque samedi
un paquet à la poste faire 2 expéditions par
mois correspondant aux départs des malles d'Anvers
(6 du mois) et de Lisbonne.
Recevez, je vous prie, l'assurance de ma
parfaite considération.

J. Anten
ingénieur au chemin de fer
du Congo

EP n° 11 II expédié de Palaballa au km12, le 8 janvier 1894 par J. Anten, ingénieur du Chemin de Fer du Congo. Matadi 9 et 11 janvier, Boma 11 et 13 janvier, Bruxelles 12 février 1894.

Vente Williame 25/10/2014

116

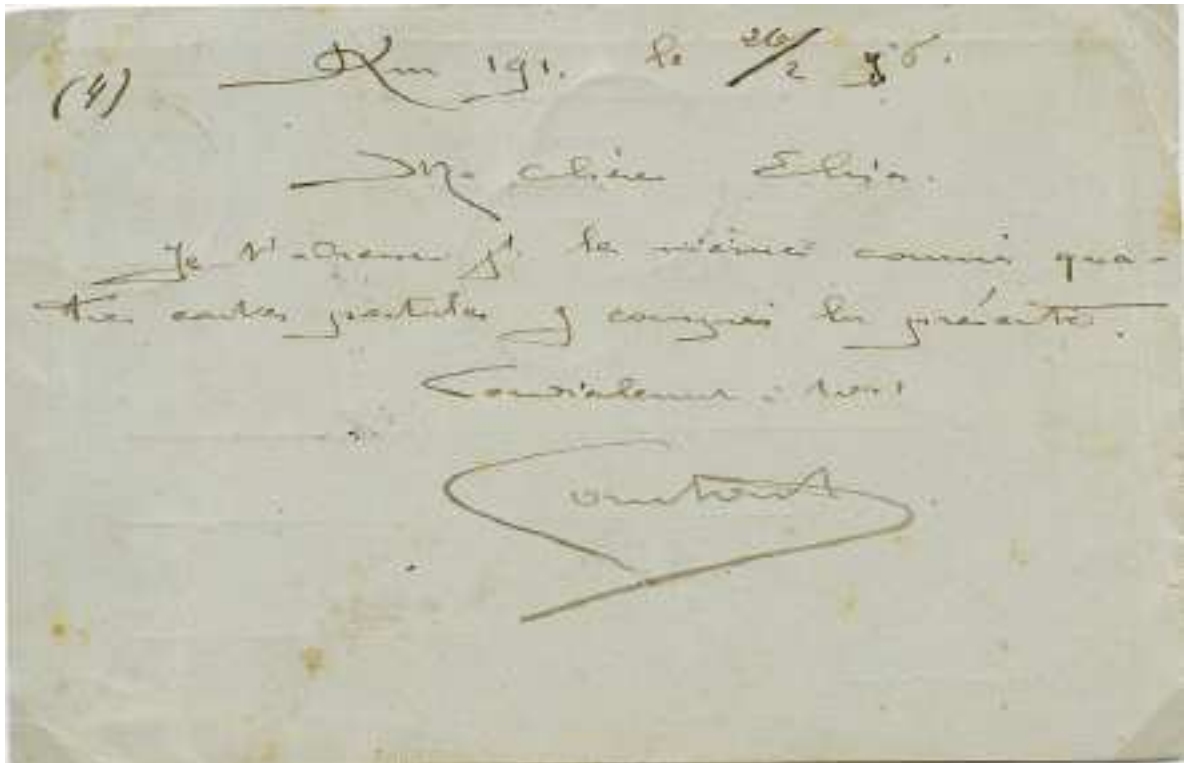
Mijnheer vermaeren Den 9^{de} December 94

Nog altijd in goede gezondheid
en ik verhoop van u en uw familie
hetzelfde.

en wensch u hier een gelukkig jaar
en veel voorspoed. Lievein Bracke
maçon à la Comp. du chemin de fer
Matadi Congo

EP n° 11 III envoyé par Liévin Bracke, maçon à la Compagnie du Chemin de fer du Congo probablement depuis Monolithe et Lufu (km 80), le 9 décembre 1894. Passage par Matadi le 12 décembre, Boma le 15 décembre, passage par Anvers le 28 janvier et arrivé à Gand le 29 janvier 1895.

Vente Williame 25/10/2014



EP n° 11 III expédié le 26 février 1896 par un agent stationné au camp du km 191 à 4 km au-delà de Tumba.
Matadi 4 mars, Boma 5 mars et arrivé à Liège le 11 avril 1896.
Vente Williame 25/10/2014



EP n° 11 III envoyé par le Commandant Wyns à sa famille. Tumba 9 octobre 1896. Matadi 10 & 14 octobre,
Boma ? octobre 1896. Arrivé à Bruxelles le 15 novembre 1896.
Vente Williame 25/10/2014



EP n° 16 expédié de Brazzaville vers Monsieur Hinck, Chef Comptable à la Compagnie du Chemin de Fer du Congo le 28 août 1897. Passage par Léopoldville le 3 septembre 1897 et arrivé à Matadi le ? septembre 1897. Vente Williame 25/10/2014

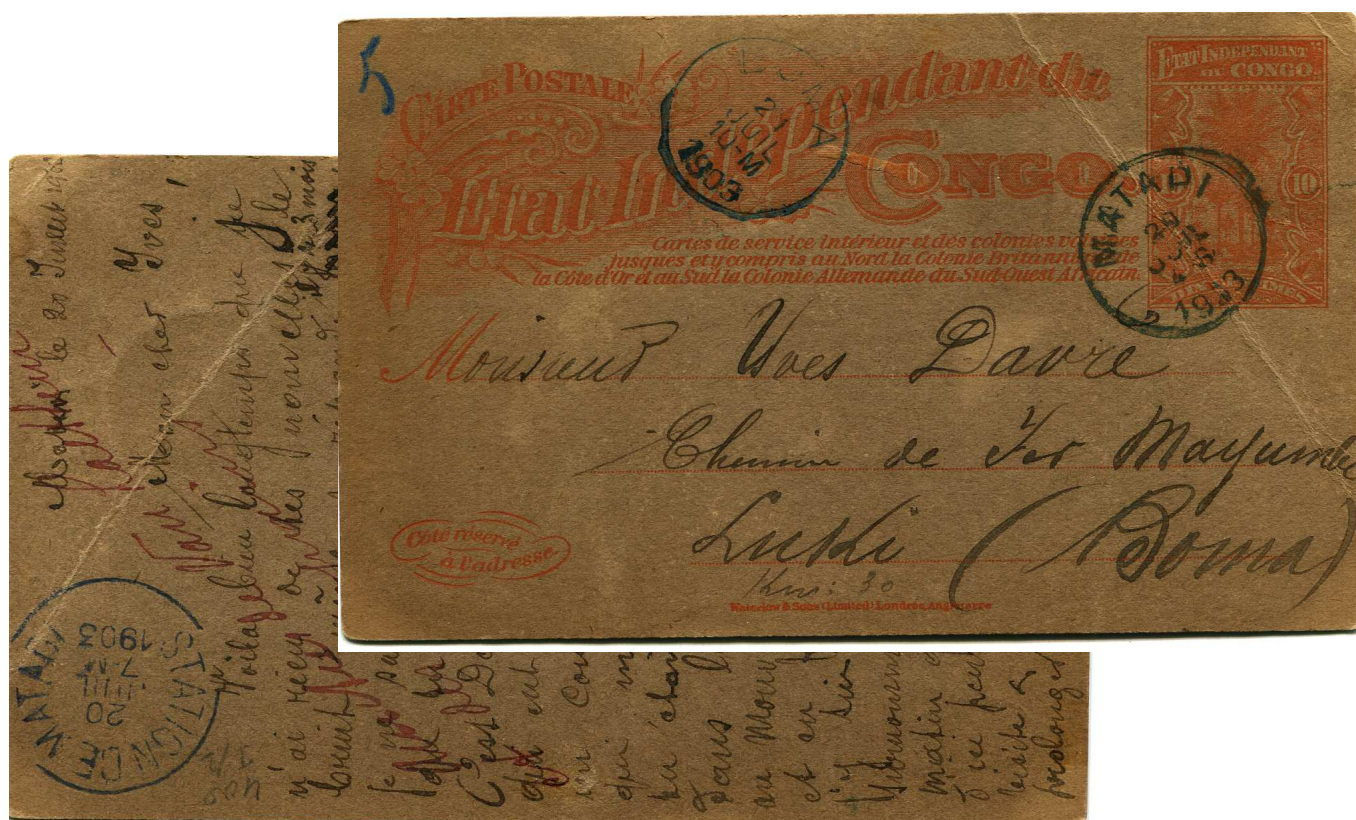


EP n° 14 expédié à Monsieur Bleyluez, au km 358 le 28 décembre 1897. Lukungu utilisé Tumba le 30 décembre 1897. Tumba était alors tête de ligne. Voir page 52.
Vente Williame 25/10/2014

2D3. Matériel philatélique – La Correspondance d'agents de la C.F.C. après la construction du chemin de fer



EP n° 16 expédié depuis Matadi à Monsieur Gabriel Aldani, au km 338 le ? août 1899.
Vente Williame 25/10/2014

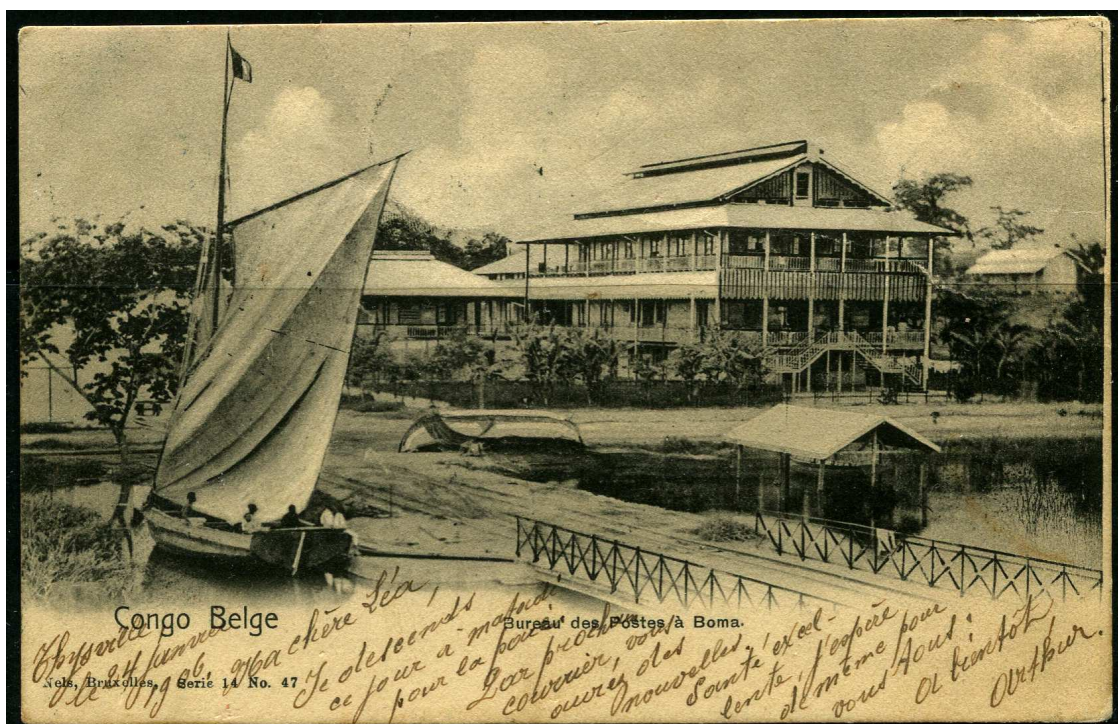


Entier postal n° 18. Courrier pour l'intérieur entre employés de deux Compagnies de Chemins de Fer, expédié de Matadi le 20 juillet 1903 vers Luki, station du Chemin de fer du Mayumbe. Passage via Boma le 21 juillet 1903. Cachet au verso de la « Station de Matadi », type III.
Collection de l'auteur.

Les Congolâtres



24 janvier 1906. Courrier expédié par A.J. Olbrechts, employé de la C.F.C. à Thysville, à destination de Schaerbeek, Belgique. Passage par Matadi le 25 janvier et arrivée le 23 février 1906. La carte porte le cachet personnel de l'employé qui est une récupération ou réplique du cachet de type XI de Thysville.
Collection de l'auteur.





19 juin 1908. Courrier pour Bruxelles, Belgique. Expédié par un employé de la C.F.C.

Arrivée à Bruxelles le 181 juillet 1908.

Signature : Konings Jos., Cie de Chemin de Fer, Voies et travaux, Matadi.

Collection de l'auteur.

Rel 335 Le 6 Janvier 1912
 Mr Le gérant de la magasin franco belge
 j'ai l'honneur de vous faire savoir que
 j'ai vous envoyer la somme de 45 francs
 par Mr Le caissier Général.
 Veuillez je vous prie de bien vouloir
 bien vouloir me renvoyer une reconnaissance
 du mois Décembre dernier 1911. Lorsque
 je n'ai pas encore reçu cette reconnaissance.
 Renseignements si il vous plaît
 Eug. Diome Chef de halte km 335
 Le chemin de fer du Congo

EP n° 40 expédié par Monsieur Eugène Diome, Chef de halte au km 335, début de la vallée de la Lukaya.
 Matadi 8 janvier 1912.
 Vente Williame 25/10/2014



2E. Matériel philatélique – Etude et fréquence des oblitérations rencontrées

Cette étude porte sur les **130 cachets** rencontrés par l'auteur, sur timbres et courrier.

Nom/Type	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV	XVI	XVII	Tot.
Baillieux																		
Cattier	1													1				2
Cipello	1																	1
Collièvre	1																	1
Dethieu	1																	1
Fornasari																		
Halte km 106	1																	1
Halte km 274	1																	1
Kasangulu																		
Kenge Station	2		1	2														2 3
Kiasi-Col.	1																	1
Kimpese	1																	1
Kimuenza	2																	2
Otraco-	1																	1
Kisantu-Inkisi Station Ink	2																1	1 2 3
Km. 45	1												1					2
Kolo																		
La Mia Km 21	2 1			1														3 1
Leo-Ouest Kinshasa Station Ki Station Le	1																	1 8 1
			1		7 1													
Leo-Est Dolo	1				2	1					2				3			3 6
Lufu Station	1																	1 2
			2															
Lukala	1	1																2
Lukaya	3																	3
Madimba Station	1										3						1	5 1
			1															
Malanga																		
Marchal	1																	1
Matadi Gare Station			1 6	3												1		4 7
Moerbeke	1																	1
Monolithe	2																	2
M'Pozo	3																	3

Les Congolâtres

Nom/Type	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV	XVI	XVII	Tot.
N'Dolo Station				1														
N'Duizi	1																	1
Nguzu																		
Palaballa	2																	2
Sona Bata	1																	1
Songololo Gare Station			3 3	1			1								2		1	3 3 5
Thysville Station Sona-Gong	4				1			1							2			1 1 6
Tombagad	2																	2
Tumba Gare Station			3 5		2			2	2	6	1	2			2			15 3 7
Vindevogh																		
Volter																		
Total	44	1	29	7	13	1	1	3	2	6	6	2	1	1	9	2	2	130

Le type I est le cachet le plus rencontré (44 x) suivi du type III (29 x) et ensuite les types V (13x) , XV et IV (9 et 7x). La Gare de Tumba (25x) est le lieu le plus souvent vu suivi de Songololo et Matadi (11x).

La fréquence de Tumba s'explique par le fait que cette ville servit réellement de bureau de poste car Tumba se trouvait au point terminus des travaux lors de la construction de la ligne Matadi - Léopoldville. Cette station inaugurée le 1^{er} mai 1896 est restée tête de ligne jusqu'en 1898 lors de l'arrivée de la ligne au Stanley-Pool.

date/Type	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV	XVI	XVII	Tot.
1895			X															
1896			X															
1897			X							X								
1898			X							X								
1899					X	X				X								
1900					X											X		
1901					X													
1902																		
1903			X															
1904	X		X								X				X			
1905																		
1906																		
1907					X													
1908																		
1909					X													
1910					X													
1911																		

Les Congolâtres

date/Type	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV	XVI	XVII	Tot.
1912																		
1913																		
1914			X															
1915																		
1916																		
1917																		
1918																		
1919																		
1920																		
1921				X								X						
1922																		
1923									X									
1924																		
1925																		
1926																		
1927								X										
1928																		
1927								X										
1929			X	X				X										
1930								X						X				
1931		X	X											X				
1932			X				X						X					
1944																	X	
1945																		
1946																	X	

On retrouve principalement deux grandes périodes dans les oblitérations :

- 1895-1906, (sur timbres séries Mols) qui correspond aux travaux avant et après l'inauguration du chemin de fer (finition des ponts, remblais et gares)
- 1927-1932 (sur timbres séries Vloors) qui correspond aux travaux de la nouvelle voie.

Mais il existe des oblitérations sur à peu près toutes les époques. La plus ancienne oblitération est datée de 1895 et est du type III et la plus récente de 1946 et est du type XVII.

3. Rareté et cotation

Tous ces cachets sur timbres sont en général peu fréquents, le courrier est rare à rarissime pour certains. Lors de la vente de la Maison Williams du 25 octobre 2014, des oblitérations sur timbres ont été vendues ± 50 à 65 € pièce (hors frais) et on a mis ± 200 à 360 € sur du courrier (hors frais).

4. Résumé

Le C.F.C. (Chemin de fer du Congo) fut un élément essentiel du développement économique et colonial du Congo. Cette compagnie ne possède pas de timbres colis-postaux propres mais est très intéressante pour l'étude de ses cachets administratifs sur documents et courrier et de la correspondance de ses agents et bâtisseurs.

The railroad company C.F.C. (Chemin de fer du Congo) was an essential element of the economic and colonial development of Congo. It does not possess its own parcel-post stamps but the study of its administrative cancels on documents and mail of his agents and builders is very interesting

De spoorwegmaatschappij C.F.C. (Chemin de fer du Congo) was een belangrijk element voor de economische en koloniale ontwikkeling van Congo. Deze maatschappij had geen postpakketten zegels maar de studie van haar administratieve stempels op documenten en briefwisseling van haar agenten en bouwers is boeiend.

5. Bibliographie

- 1- Anonyme. *Le Chemin de Fer du Congo*.
Le Congo Illustré, N° 13, p. 100-101, Bruxelles, 1 juillet 1894.
- 2- Anonyme. *Le Chemin de Fer du Congo*.
Le Congo Illustré, N° 15, p. 118-119, Bruxelles, 29 juillet 1894.
- 3-BLANCHARD, Charles. *Le Rail au Congo Belge. Tome I & II*.
Ed. Blanchard & Cie, Bruxelles, 1990.
- 4-BULS, Charles. *Croquis Congolais*.
Ed. Georges Balat, Bruxelles, 1899.
- 5-COMPAGNIE DU CONGO POUR LE COMMERCE ET L'INDUSTRIE. *The Railway from Matadi to the Stanley-Pool : Results of Survey*.
Ed. P. Weissenbruch, 45, Punch Street, 1889.
- 6-CHAPAUX, Albert. *Le Congo Diplomatique, Physique, Politique, Économique, Humanitaire & Colonial*.
Ed. Charles Rozer, Bruxelles, 1894.
- 7-Collectif. *Encyclopédie du Congo Belge*,
Tome III, Ed. Bieleveld. Bruxelles, 1950.
- 8-Collectif. *Le Miroir du Congo Belge*.
Ed. N.E.A., Bruxelles-Paris, 1929.
- 9-Collectif. *Panorama du Congo*.
Ed. Touring Club de Belgique, Imp. Ch. Bulens, Bruxelles.
- 10-Compagnie du Chemin de Fer du Congo. *Inauguration de la Ligne de Matadi au Stanley-Pool*,
Imp. Ch. Bulens, Bruxelles, 1898.
- 11-CORNELIS, Sabine. *Croquis Congolais*,
Image de l'Afrique et du Congo/Zaïre - ISBN 2-87277-004-6. Bruxelles, 2004.
- 12-CORNET René J.. *La Bataille du Rail*,
Ed. L. Cuypers, Bruxelles, 1958.

Je conseille vivement à ceux qui seraient intéressé par l'histoire de la construction du Chemin de fer du Congo de lire cet excellent livre de René CORNE. Passionnant! N.D.L.R.

- 13-DE BOECK, Albert. *Notre Colonie, le Congo Belge*.
Ed. A. Castaigne, Bruxelles, 1910.
- 14-ERGO, André-Bernard. *Des Bâtisseurs au contempteurs du Congo Belge*,
Ed. L'Harmattan, Paris, 2005.
- 15-ERGO, André-Bernard. *Le chemin de fer Matadi-Léopoldville (1887-1898), page d'histoire écrite par les ingénieurs belges il y a 115 ans*.
<http://abergo1.e-monsite.com/medias/files/cdfmatleo-partie-1.doc>.
<http://abergo1.e-monsite.com/medias/files/cdfmatleo-partie-2.doc>.
- 16-FRANCK, Louis. *Le Congo Belge*.
Tome I & II, La renaissance du Livre, Bruxelles, 1929.
- 17-FREDDY, G. *Léopold II intime*.
Librairie Félix Juven, Paris, 1905.
- 18-GELADE, Valérie. *Les débuts de la navigation à vapeur sur le Haut-Congo (1882-1898)*.
Mémoire, 1995.
- 19-HENRY, Bernard. *Les Pionniers du Rail*.
Collection du Monde, Ed. Erasme. Paris, 1956.
- 20-LORIN, Henri. *Le Chemin de Fer du Congo*,
Tour du Monde, Tome IV, Nouvelle série, N° 42, Paris, 1898.
- 21-MASELIS Patrick. *Histoire postale de l'enclave de Lado*.
Musée des timbres et des monnaies, Monte-carlo, 2009 .
- 22-MASSOZ, Michel. *Le Congo de Léopold II, Récit historique*.
Auteur-Editeur, Liège, 1989.
- 23-Monographie. *Guide de la Section de l'E.I.C. à l'exposition de Bruxelles-Terveuren*,
Imp. Vve Monnon, Bruxelles, 1897.
- 24-NORMAND, Maurice. *Le Chemin de Fer du Congo*,
L'Illustration, N° 2888 & 2894, Paris, 1898.
- 25-Office de l'Information et des Relations Publiques pour le Congo Belge et le Ruanda-Urundi. *Congo Belge et Ruanda-Urundi, Guide du Voyageur*. 4 ème édition, Bruxelles, 1958.
- 26-Office de Publicité. *Le Congo Belge en Images*.
Ed. J. Le bèque, Bruxelles, 1932.
- 27-TROUET Léon. *Le Chemin de Fer du Congo*.
Imp. J. Goemaere, Bruxelles, 1898.
- 28-Société des Chemins de Fer Vicinaux de Congo (Vicicongo). *Guide du Congo Belge*.
Imp. Lelateur, Bruxelles, 1934-1935, 1939-1940 & 1948-1949.

29-STOCKMANS Charles; <http://www.congoposte.be/train.htm>)

30-de VAUGHAN, Baronne. *Presque Reine*.
Ed. du Livre de Paris. Paris, 1944.

31-Video:

<http://www.filmarchivesonline.eu/viewDetailForm?FilmworkID=0d89be2676ec512ea49bd103a23fbb65>

32- Web:

<http://www2.ebooksgratuit.org/recherche/Le%20chemin%20de%20fer%20MatadiL%C3%A9opoldville/web/1>

Remerciement : L’auteur tient à remercier les membres de la rédaction pour leur relecture et conseils, Mr Patrick Maselis pour la mise à disposition de sa collection, Mr Charles Stockmans pour son autorisation d’insérer une partie de sa documentation et Mr Luc De Keyzer pour son aimable et généreuse contribution à la collection de l’auteur.

